

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 8

CINQUIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1900



VOLUME XXXIV

☞Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

CINQUIÈME SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 1900.

A

B

C

Y

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangés par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

CONTENU DU VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice terminé le 30 juin 1899. Présenté (en partie) le 6 février 1899, par l'hon. W. S. Fielding. Présenté (en partie) le 27 février 1900.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 2.

2. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899. Présentés le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding. ....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

2*a.* Estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1901. Présentées le 27 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

2*b.* Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1900. Présentées le 1er mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

2*c.* Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1900. Présentées le 15 mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

2*d.* Estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1900. Présentées le 22 mai 1899, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

2*e.* Le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1901. Présenté le 26 juin 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

2*f.* Budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1901. Présenté le 10 juillet 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1899. Présentée le 4 mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

3*a.* Rapport des dividendes restant impayés, et des montants ou balance non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1899, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 29 mai 1900, par l'hon. W. S. Fielding...... ..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1899.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a.* Relevés préliminaires des affaires des compagnies d'assurances sur la vie, au Canada, pour l'année 1899. Présentés le 29 avril 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerne pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présenté le 6 avril 1900, par l'hon. J. Sutherland... . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 5.

6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présentés le 27 février 1900, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 6.

7. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présentés le 26 février 1900, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7*a*. Inspection des poids et mesures, gaz et éclairage électrique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. Présentée le 26 février 1900, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Falsification des substances alimentaires, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présentée le 26 février 1900, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport du Ministre de l'Agriculture de la Puissance du Canada, pour l'année expirée le 31 octobre 1899. Présenté le 15 mai 1900, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8*a*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1898. Présenté le 29 mai 1900, par l'hon. A. S. Fisher...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 7.

8*b*. Statistique criminelle pour l'année 1899. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8*c*. Rapport sur les archives du Canada 1899. Présenté le 1er juin 1900 par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 8.

9. Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1899. Présenté le 17 mai 1900, par l'hon. W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10. Rapport annuel du Ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899. Présenté le 2 mai 1900, par l'hon. A. G. Blair.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 9.

11. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année expirée le 30 juin 1899. —Marine. Présenté le 7 mars 1900, par sir Louis Davies.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*a*. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899. —Pêcheries. Présenté le 12 mars 1900, par sir Louis Davies.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*b*. Rapport des Commissaires du havre, etc., 1899.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 10.

12. Rapport du Directeur général des Postes, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présenté le 28 avril 1900, par l'hon. W. Mulock...........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour 1899. Présenté le 1er mai 1900, par l'hon. J. Sutherland.......... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 11.

13*a*. Rapport sommaire de la Commission Géologique pour l'année 1899. Présenté le 5 juillet 1900, par l'hon. J. Sutherland ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session-*

14. Rapport annuel du département des Affaires des sauvages, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présenté le 28 mars 1900, par l'hon. J. Sutherland.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14*a*. Relevé supplémentaire des récoltes pour l'année terminée le 31 décembre 1899.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 12.

15. Rapport du commissaire de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1898. Présenté le 10 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier.. .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du Secrétaire d'Etat pour 1898. Présenté le 27 mars 1899, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*a*. Liste du Service Civil du Canada, 1899. Présentée le 12 avril 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport du Bureau des Examinateurs du service civil, pour l'année 1899. Présenté le 2 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier...... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*c*. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 30 juin 1899. Présenté le 5 juin 1900, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 1er février 1900, par l'hon. Orateur ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 13.

18. Rapport du Ministre de la Justice sur les Pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1899. Présenté le 1er mai 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

18*a*. Etat relatif à la position prise par le gouvernement au sujet de la fabrication et de la vente de la ficelle manufacturée par les prisonniers. Présenté le 2 avril 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

18*b*. Rapport du commissaire chargé de faire une enquête sur les affaires du pénitencier de Dorchester. Présenté le 6 juillet 1900, par l'hon. C. Fitzpatrick.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du ministère de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1899. Présenté le 1er mai 1900, par l'hon. F. W. Borden.

20. Correspondance concernant l'envoi de contingents militaires coloniaux dans le Sud-Africain. Présentée le 5 février 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

20*a*. Réponse supplémentaire au n° 20. Présentée le 5 février 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour les documents de la session.

21. Copie d'un arrêté du conseil concernant la délivrance de licences à des navires de pêche des Etats-Unis. Présentée le 5 février 1900, par sir Louis Davies.......................... .....*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

22. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1899. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding..*Imprimé pour les documents de la session.*

23. Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour les documents de la session.

24. Rejets par le conseil du Trésor des décisions de l'Auditeur général entre les sessions de 1899 et 1900. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding... ....*Pas imprimés.*

25. Relevé des depenses à compte de frais imprévus du 1er juillet 1899 au 1er février 1900. Présenté le 5 février 1900, par l'hon. S. W. Fielding..*Pas imprimé.*

26. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1899-1900. Présenté le 6 février 1900, par l'hon. W. S. Fielding...... *Pas imprimé.*

27. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 juillet 1899,—Copie du Traité de 1825 entre la Grande-Bretagne et la Russie, concernant l'Alaska, et copie des projets, protocoles et correspondance échangés entre le gouvernement impérial et le gouvernement russe au sujet du dit traité et subséquemment à ce traité, et copie de la correspondance échangée entre le gouvernement impérial et l'ambassadeur anglais à Saint-Petersbourg pendant la négociation du dit traité. Présentée le 6 février 1900.—*M. McCarthy.* .*Imprimée pour les documents de la session.*

28. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1899.—Copie de toutes lettres ou rapports, de nature officielle ou autre, adressés au département de l'Agriculture ou à tout autre département, ou en la possession des dits départements concernant des taux de fret pour transport entre des ports du Canada ou autres ports océaniques sur ce continent et des ports européens. Aussi, copie de toutes lettres ou rapports concernant des taux de fret entre Chicago et autres localités et des ports océaniques, Montréal, New-York ou autre port. Aussi, copie de toutes lettres ou rapports concernant les taux de fret entre Chicago ou autres points et Liverpool. Présentée le 6 février 1900.—*M. Davin*... ....*Pas imprimée.*

29. Etat en détail de toutes les obligations et les garanties enregistrées au département du Secrétariat d'Etat du Canada depuis le dernier état (29 mars 1899) soumis au parlement du Canada en vertu de l'article 23 du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 13 février 1900, par l'hon. C. Fitzpatrick..*Pas imprimé.*

30. Règlements généraux et ordres de la cour de l'échiquier du Canada. Présentés le 13 février 1900, par l'hon. C. Fitzpatrick... ....*Pas imprimés.*

31. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 26 juillet 1899, demandant copie du rapport du délégué envoyé par le gouvernement du Canada au congrès médical sur la tuberculose, tenu à Berlin, Allemagne, pendant le mois de mai dernier. Présentée le 6 février 1900.—*Hon. M. Power.*
Pas imprimée.

32. Copie des reglements en rapport avec l'Acte des travaux publics (hygiène) de 1899. Présentée le 9 février 1900, par sir Wilfrid Laurier. ....*Pas imprimée.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1896,—Copie de toutes commissions, ordres et instructions données par le département de l'Intérieur à l'administrateur ou autres fonctionnaires dans le district du Yukon, avec les dates auxquelles ils ont été expédiés. Présentée le 12 février 1900.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

33a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 avril 1899,—Copie de tous rapports adressés au ministre de l'Intérieur, ou au département de l'Intérieur ou à aucun officier de ce département par William Ogilvie ou par le conseil du district du Yukon ou par aucun membre de ce conseil au sujet de l'administration du dit district, ou se rapportant à quelque question relative à l'administration du dit district. Présentée le 12 février 1900.—*M. Borden (Halifax)*..*Pas imprimée.*

33b. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 mai 1899,—Copie de tous rapports, lettres et télégrammes adressés par M. Ogilvie, le commissaire pour le Territoire du Yukon, à aucun membre du gouvernement ou à aucun département, et des réponses ou instructions données à ce sujet. Présentée le 12 février 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper* .... *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

36. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 15 mai 1899,—Copie de toutes plaintes mentionnées à la page 3 du rapport du sous-ministre de l'Intérieur (Rapport annuel du département de l'Intérieur pour l'année 1897), minutes du conseil, commission, instructions et rapport de M. Archer Martin, commissaire, concernant le bureau des bois de la Couronne à New-Westminster. (Notes de la preuve). Présentée le 14 février 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper* ....*Pas imprimée*

37. Etat indiquant les réductions et remises faites durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1899, en vertu de la clause 141 qui a été ajoutée à l'Acte des sauvages par la clause 8, chapitre 35, 58-59 Vic. Présenté le 15 février 1900, par l'hon. C. Sifton..*Pas imprimé.*

38. Etat donnant la correspondance, etc., concernant les affaires de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien échangée par le département de l'Intérieur depuis le dernier état présenté au Parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 15 février 1900, par l'hon. C. Sifton..*Pas imprimé.*

39. Arrêtés du conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1899, conformément aux dispositions de la clause 91 de l'Acte des terres fédérales, chapitre 54 des Statuts revisés du Canada et ses amendements. Présenté le 23 février 1900, par l'hon. C. Sifton..*Pas imprimés.*

40. Etat donnant les arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1899, aux termes de la clause 46 de l'Acte d'irrigation du Nord-Ouest, 57-58 Vic., chap. 30, etc. Présenté le 23 février 1900, par l'hon. C. Sifton................*Pas imprimé.*

40*a*. Réponse supplémentaire au n° 40. Présentée le 31 mai 1900, par l'hon. J. Sutherland. *Pas imprimée.*

41. Etat donnant les arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette de la Colombie Anglaise*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1899, aux termes du paragraphe (*d*) de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie Anglaise. Présenté le 23 février 1900, par l'hon. C. Sifton................*Pas imprimé.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat indiquant les sommes payées à la Compagnie dite "The Leader Co., Limited", de Régina, ou à N. F. Davin, M.P., directeur-gérant de la dite compagnie, pendant les années 1894 et 1895, et faisant connaître pour quels services ces sommes ont été payées. Aussi, copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance entre le dit N. F. Davin et le gouvernement au sujet des dits paiements. Présentée le 23 février 1900.—*M. Davis* ....*Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de toutes lettres, rapports, inscriptions et autres documents concernant la concession à titre de homesteads ou la vente des quarts sud-est et sud-ouest de la section 25, township 1, 3ème rang, à l'est du premier méridien principal, dans la province du Manitoba. Présentée le 23 février 1900.—*M. LaRivière*..*Pas imprimée.*

44. Etat d'affaires de la Compagnie de Prêts et de Placement Britannique Canadienne (à responsabilité limitée) pour l'année expirée le 31 décembre 1899 ; aussi, une liste des actionnaires au 31 décembre 1899. Présenté (au Sénat) le 1er mars 1900, par l'hon. Président................ *Pas imprimée.*

45. Réponse à une adresse du Sénat en date du 2 août 1899, demandant une copie des pièces suivantes : 1. Annonces publiées en mai 1896 demandant des soumissions pour la fourniture au chemin de fer Intercolonial d'huiles à lubrifier et à brûler. 2. Soumissions reçues en réponse à ces annonces. 3. Rapport des analystes sur les échantillons présentés. 4. Avis aux soumissionnaires dont les échantillons ont été acceptés. 5. Ordre en conseil autorisant le ministre à informer les soumissionnaires heureux qu'il ne serait pas passé de contrats avec eux. 6. La soumission faite subséquemment par la Galena Oil Co., ainsi que le rapport des analystes sur les échantillons présentés. 7. Contrats passés avec la Galena Oil Co., en date du 17 septembre et du 23 septembre 1896 ; aussi, un état indiquant le parcours en milles effectué par le chemin de fer Intercolonial, entre le 1er novembre et le 31 octobre de chacune des années 1895, 1896, 1897 et 1898. Aussi, un état des déductions faites, avec indication des dates, sur les comptes de la Galena Oil Co., pour couvrir la garantie stipulée aux contrats. Présentée le 1er mars 1900.—*Hon. M. Ferguson* ...*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

46. Réponse à une adresse du Sénat en date du 30 mai 1899, demandant un état indiquant : 1. Les noms et les résidences des parties qui ont produit en cour d'Echiquier des réclamations contre la Couronne, de juillet 1893 à mai 1899. 2. La date de la production de ces réclamations, leur nature et les montants réclamés. 3. La date de l'audition de chaque cause. 4. La date de l'inscription des jugements rendus ; les montants et les frais adjugés. 5. La date à laquelle ont été payés les montants et les frais adjugés. 6. Les appels portés à la cour Suprême ou à d'autres cours contre les décisions rendues par la cour de l'Echiquier. 7. Les noms et les résidences des parties appelantes ; la date de leurs appels avec indication des sommes réclamées par elles en première instance. 8. Le résultat des appels et les montants adjugés dans chaque cas. 9. Le montant des frais accordés en appel. 10. La date à laquelle les montants des jugements en appel ont été payés. Présentée le 1er mars 1900. *Hon. M. Clemow*.... .. .. *Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance en la possession du gouvernement concernant les offres faites par le major général Hutton pour servir dans la guerre Sud-africaine ; aussi, copie de toute correspondance entre le département de la Milice et de la Défense et le major général Hutton concernant l'organisation des contingents canadiens expédiés en Afrique. Présentée le 2 mars 1900.—*M. Bourassa.*
Imprimée pour les documents de la session.

48. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie de tous télégrammes, lettres, rapports et documents quelconques échangés entre le département de la Milice et de la Défense, ou aucun membre du gouvernement, et J. H. Wilson, M.D. et ex-M.P., ou toute autre personne ou personnes en son nom, concernant le terrain d'exercices militaires à Saint-Thomas, Ontario, pour lequel un fort montant a été inséré dans le budget de l'an dernier. Présentée le 2 mars 1900. *M. Ingram*.. *Pas imprimée.*

48a. Réponse supplémentaire au n° 48. Présentée le 20 juillet 1900.................. *Pas imprimée.*

49. Copie d'ordres en conseil, ordres généraux, nominations, et ordres de la milice relatifs aux contingents et se rapportant à l'envoi de la force militaire coloniale dans le Sud-africain. Présentée le 5 mars 1900, par l'hon. F. W. Borden.............. *Imprimée pour les documents de la session.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie des règlements en vertu desquels des primes sont payées pour l'exploitation du plomb argentifère (58-59 Vic., chap. 7.) Présentée le 6 mars 1900.—*M. Foster* .... *Pas imprimée.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie du rapport de M. Coste, ci-devant ingénieur du département des Travaux publics, au sujet de la route du chemin de fer du lac Teslin. Présentée le 6 mars 1900.—*M. Davin* .... *Pas imprimée.*

52. Relevé de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien depuis le 1er octobre 1898 jusqu'au 1er octobre 1899. Présenté le 6 mars 1900, par l'hon. J. Sutherland.. *Pas imprimé.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de (1) toute correspondance entre M. James Ross, M.A.L., ministre des Travaux publics dans le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le département de l'Agriculture du Canada, exposant qu'il serait à désirer que ce dernier fît transporter les céréales dans les mêmes conditions que les produits de laiterie afin de faire parvenir sur les marchés anglais la meilleure qualité de blé du Nord-Ouest ; et copie (2) des lettres comprises dans la dite correspondance qui ont été échangées entre M. A. J. Hunter, fermier de l'Assiniboïa, T.-N.-O., et un meunier de Plymouth au sujet d'un échantillon de blé. Présentée le 7 mars 1900.—*M. Davin*......................... *Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie des formules employées pour le recensement dans les années 1871, 1881 et 1891 respectivement, en ce qui concerne le lieu de naissance, l'origine et la nationalité. Présentée le 7 mars 1900.—*M. LaRivière.*
Pas imprimée.

55. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 mars 1900,—Copie de certaines lettres et câblegrammes concernant le projet de câble du Pacifique. Présentée le 8 mars 1900.—*Hon. W. Mulock*.... .... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

55a. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toute correspondance non encore soumise à la Chambre, avec le gouvernement impérial, aucune des colonies ou tous particuliers au sujet du câble du Pacifique, et de tous papiers, lettres, télégrammes et rapports concernant les délais apportés à l'exécution de ce projet. Présentée le 14 mars 1900.—*Sir Charles Tupper*... ....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

55*b*. Réponse au Sénat : copie de certains documents relatifs à la question du câble du Pacifique. Présentée le 25 juin 1900, par l'hon. R. W. Scott.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

56. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 avril 1899,—Etat indiquant : 1. Le nombre de (*a*) wagons à voyageurs, (*b*) wagons-salons, (*c*) wagons à marchandises, et (*d*) autres wagons achetés par le gouvernement pour l'Intercolonial ou autres chemins de fer de l'Etat depuis le 1er janvier 1898. 2. Le nombre de locomotives achetées par le gouvernement pour les susdits chemins de fer pendant la même période. 3. Les noms, domicile et siège d'affaires de la compagnie, maison ou personne de qui chacun de ces wagons ou locomotives a été acheté. 4. Le prix payé pour chacun des dits wagons et locomotives. Présentée le 12 mars 1900.—*M. Pope.*
Pas imprimée.

56*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat indiquant : (*a*) Combien de billets de passage de 1re classe ont été émis aux stations respectives de Sydney et Sydney-Nord, sur la ligne de l'Intercolonial, du 1er septembre 1899 au 25 janvier 1900 ; (*b*) Combien de billets de 1re classe ont été émis pour chacune des susdites stations pendant la même période ; (*c*) Combien de billets de char-palais ont été émis à et pour chacune des susdites stations pendant la même période ; (*d*) Combien de wagons à marchandises, et quel nombre total de tonnes de marchandises ont été expédiés et reçus à et de chacune des susdites stations pendant la même période ; (*e*) Le montant total des recettes perçues à chacune des susdites stations ou reçues d'icelles, pour voyageurs et fret, pendant la même période. Présentée le 12 mars 1900. *M. Gillies*.......................... *Imprimée pour les documents de la session.*

56*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1899,—1. Copie de tous tarifs locaux et autres et de tous tarifs supplémentaires en vigueur le 1er juillet 1898 sur l'Intercolonial et sur toutes les lignes affermées ou exploitées par le gouvernement en rapport avec l'Intercolonial. 2. Copie de tous les dits tarifs locaux et autres et de tous tarifs supplémentaires en vigueur sur l'Intercolonial et les dites autres lignes le 1er avril 1899. 3. Un état ou liste donnant le détail complet de tous les taux spéciaux ou autres concessions accordés à tous marchands, commerçants, manufacturiers ou autres personnes en ce qui concerne le transport du fret sur l'Intercolonial et les susdites autres lignes et qui étaient en vigueur aux dates respectives qui suivent : (*a*) Au 1er juillet 1898. (*b*) Au 1er avril 1899. 4. Copie de toutes lettres, rapports, télégrammes et communications écrites adressés en 1898 par M. A. H. Harris à titre de gérant général du trafic sur l'Intercolonial ou gérant du dit chemin de fer au sujet du remaniement ou de la revision des tarifs sur l'Intercolonial ou des règles et règlements relatifs au transport des voyageurs et du fret sur le dit chemin de fer. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Pope*.................. *Pas imprimée.*

56*c*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 29 mai 1899,—Copie de toutes réclamations présentées au gouvernement pour des terrains achetés ou expropriés pour la construction ou en rapport avec l'exploitation de l'embranchement Saint-Charles de l'Intercolonial. Aussi, état indiquant les montants de chaque réclamation, les noms des personnes dont les réclamations ont été réglees, (1) pour des terrains achetés ou expropriés ; et (2) pour des terrains endommagés ou autres dommages ; les noms des postulants et les montants demandés par eux pour les réclamations non réglées ; les comptes présentés pour dépenses légales ou autres et le montant payé à chaque personne ou société. Présentée le 2 mai 1900.—*M. McMullen.*
Pas imprimée.

56*d*. Réponse à une adresse du Sénat en date du 3 avril 1900, demandant : 1. Copie de tous avis donnés par le chemin de fer Intercolonial, depuis mai 1896, demandant des soumissions pour la fourniture d'huile pour le dit chemin de fer ; aussi, copie de toutes les soumissions reçues en réponse aux dits avis, et des contrats faits à la suite des dits appels de soumissions. 2. Un état indiquant le parcours en milles des locomotives, des wagons à voyageurs et à marchandises sur le chemin de fer Intercolonial, pour l'année terminée le 31 octobre 1899. 3. Aussi, un état indiquant le montant total net payé pour l'huile fournie au chemin de fer Intercolonial pour l'année terminée le 31 octobre 1899, et les noms des personnes à qui ces paiements ont été faits. Présentée le 10 mai 1900.—*Hon. M. Ferguson*.................................. *Pas imprimée.*

56*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1900,—Etat indiquant : 1. Quel est le chiffre total des comptes entre l'Intercolonial et le Pacifique Canadien pour le fret échangé mutuellement par ces deux compagnies pendant l'année expirée le 30 juin 1897, (1) à

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

Saint-Jean, N.-B. : (2) à Montréal, et pour le fret d'entier parcours livré (1) à Saint-Jean, N.-B.; (2) à Montréal, et le chiffre total de ces mêmes comptes pour l'année expirée le 30 juin 1899 ; 2. Quel est le montant total alloué à l'Intercolonial et au Pacifique Canadien comme leur part respective dans la répartition des recettes provenant des voyageurs d'entier parcours (*a*) *via* Montréal ; (*b*) *via* Saint-Jean, N.-B., pendant l'année expirée le 30 juin 1897, et le montant similaire pour l'année expirée le 30 juin 1899. Présentée le 16 mai 1900.—*M. Foster* ...... *Pas imprimée.*

56*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1900,—Etat indiquant,—Quel est le montant total des recettes pour fret et voyageurs perçus par le Pacifique Canadien et portées par lui au crédit de l'Intercolonial pour les années expirées respectivement le 30 juin 1897 et 1899. Présentée le 16 mai 1900.—*M. Powell*.............. *Pas imprimée.*

56*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance entre le ministre des Chemins de fer ou aucun des officiers du département et la Compagnie du Pacifique Canadien au sujet d'arrangements de trafic sur l'Intercolonial, et de tous rapports, conventions et instructions à ce sujet. Présentée le 7 juin 1900.—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

56*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 avril 1900, pour un état indiquant quels rails et matériel roulant ou autre, (s'il en est) ont été vendus ou autrement cédés par le chemin de fer Intercolonial, chaque année depuis le 1er juillet 1896, à qui ils ont été vendus ou cédés, et si les ventes ont été faites par voie de soumission ou de contrat public. Présentée le 8 juin 1900.—*M. Blair*.............. *Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, mémoires et convention intervenue entre ou au nom des gouvernements du Canada et de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de la construction d'un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Hillsborough, I.P.-E. Présentée le 12 mars 1900.—*M. Martin.* *Imprimée pour les documents de la session.*

58. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de l'ordre en conseil en date du 3 août 1898, nommant Joseph Eno Girouard à la charge de régistrateur du Territoire du Yukon. Présentée le 12 mars 1900.—*M. Bergeron*........... *Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des Commnnes, en date du 12 février 1900,—Copie de toutes dépêches, ordres en conseil, papiers et correspondance non encore soumis à la Chambre, concernant les traitements des juges de cours de comtés dans la province de la Colombie Anglaise. Présentée le 13 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper* .... *Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toute correspondance, pétitions et autres documents concernant la demande d'une subvention pour aider à la reconstruction de cette partie du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston actuellement appelé chemin de fer de Montréal à la ligne provinciale, qui s'étend depuis Farnham *via* Stanbridge-Est et Frelighsburg jusqu'à la ligne provinciale, dans le comté de Missisquoi. Présentée le 13 mars 1900.—*M. Moore*.............. *Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat donnant le nombre de permis pour la coupe de bois de construction, de chauffage, ou des deux, émis en 1899 par Martin Jérôme ou sur sa recommandation par l'inspecteur des bois de la Couronne, ou par tout autre officier du bureau des bois de la Couronne, à Winnipeg, les dates de ces permis, le montant des honoraires perçus ou dus et la date des paiements à faire en tout ou en partie ; aussi, les noms des personnes auxquelles ces permis ont été donnés. Présentée le 13 mars 1900.—*M. LaRivière*.............. *Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie de toute correspondance, rapports, télégrammes ou papiers échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et le président de la conférence de Montréal de l'Eglise méthodiste en Canada ou aucun des membres du comité des missions de cette Eglise chargée de faire une enquête sur les griefs des colons méthodistes de la Baie du Renard, sur l'Ile d'Anticosti. Présentée le 13 mars 1900.—*M. Taylor*.............. *Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant le steamer *John C. Barr*, enregistré en Canada, à Dawson. Présentée le 13 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*...*Imprimée pour la distribution.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

69. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance par lettre ou télégraphe, et de tous rapports concernant l'enquête faite en vertu d'une Commission Royale en date du 7 octobre 1898, y compris les questions se rattachant aux sujets qui suivent : (*a*) Les limites assignées à l'enquête, mentionnées dans le livre bleu de la preuve, 1899, *re* Affaires du Yukon, pp. 12, 13, 34, 35, 72, 73, 74, 75, 76, 85, 131, 132, 133, 134, 135, 196, etc. (*b*) Demande par M. Oliver pour une autre commission ou pour une prolongation de la dite commission, pp. 72, 74, 75, 76 du livre bleu ci-dessus. Présentée le 15 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*........ *Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports ou papiers échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et toutes personne ou personnes ou corporation au sujet d'un ou plusieurs octrois de terres ou de lots miniers, ou les deux, dans le voisinage immédiat des Rapides du Cheval-Blanc, dans le Territoire du Yukon, pendant les derniers six mois. Présentée le 15 mars 1900.—*M. Prior.* *Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie du rapport de l'agent du département de la Marine et des Pêcheries à Saint-Jean, N.-B., concernant la nécessité d'ériger un phare aux Narrows, près de Seal-Cove, Grand-Manan, N.-B. Présentée le 15 mars 1900.—*M. Ganong*........ *Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la demande formulée au commencement de 1898 par Goff et Batson pour obtenir le privilège de placer des nasses sur le côté est de Frye's-Head, Campo-Bello. Présentée le 16 mars 1900.—*M. Ganong*........ *Pas imprimée.*

72*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous papiers, lettres ou autres communications entre le département de la Marine et des Pêcheries ou aucun autre département public et toutes personne ou personnes au sujet de la demande de Goff et Batson pour placer des nasses sur le côté est de Frye's-Head, Campo-Bello, N.-B., ou au sujet du refus d'accorder cette demande en 1897 et 1898. Présentée le 4 avril 1900.—*M. Ganong.* *Pas imprimée.*

73. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de tous ordres en conseil, rapports et correspondance non encore soumis à la Chambre, concernant les lois de cabotage sur les côtes du Pacifique en Canada et aux Etats-Unis. Présentée le 19 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*........ *Imprimée pour les documents de la session.*

74. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Etat, sous forme de tableaux, de toutes soumissions, soumissions acceptées et conventions administratives pour la fourniture de rails d'acier pour les chemins de l'Etat, donnant en détail les quantités et les prix, les dates, les lieux de livraison et les quantités livrées, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à date. Présentée le 20 mars 1900.—*M. Foster*........ *Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes pétitions et autres papiers en la possession du gouvernement, demandant au nom des sauvages de Caughnawaga le retour à l'ancienne forme de gouvernement des tribus. Présentée le 20 mars 1900.—*M. Quinn*........ *Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de tous rapports, ordres en conseil, papiers et correspondance concernant la concession aux navires des Etats-Unis des privilèges de cabotage sur les lacs de la Puissance en 1899. Présentée le 20 mars 1900.—*M. Foster*........ *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

76*a*. Copie d'un ordre en conseil du 16 octobre 1899 et d'autres papiers concernant la suspension des lois de cabotage, et permettant aux navires des Etats-Unis de transporter des chargements entre Fort-William ou Port-Arthur, Ontario, et tout autre port en Canada, pendant le reste de l'année 1899. Présentée le 14 mai 1900, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

77. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et câblegrammes qui ont pu être échangés entre le major général Hutton et le lieutenant-colonel Samuel Hughes, M.P., ou entre ces officiers et aucun membre du

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

gouvernement ou autres personnes, touchant la conduite du lieutenant-colonel Hughes, M.P., en rapport avec les offres qu'il a faites pour prendre du service actif dans l'Afrique-Sud, y compris toutes lettres, câblegrammes et télégrammes expédiés dans le Sud-Africain, en Angleterre ou ailleurs, et les réponses reçues ; aussi, copie de tout rapport ou rapports faits par le major général Hutton sur la conduite du lieutenant-colonel Samuel Hughes, M.P., au sujet de la dite offre ou des dites offres pour service actif. Présentée le 22 mars 1900.—*M. Domville.*
Imprimée pour la distribution.

77a. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance entre aucuns membres du gouvernement, le département de la Milice, le général Hutton ou tout autre officier du département, et le colonel Hughes au sujet du contingent expédié dans l'Afrique-Sud. Aussi, copie de toute correspondance, s'il en est, entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales à ce sujet. Présentée le 22 mars 1900.—*M. Corby.*
Imprimée pour la distribution.

77b. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes et câblegrammes concernant la démission du major général Hutton du commandement de la milice canadienne, y compris tous ordres en conseil, minutes du conseil et communications avec le gouvernement impérial à ce sujet. Aussi, copie de sa démission avec la date de sa réception par le gouvernement et la date à laquelle elle a été acceptée. Présentée le 9 avril 1900.—*M. Prior*.......... *Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 février 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et papiers se rapportant en quelque manière à la réclamation de Henry Halcro, de Prince-Albert, T.N.-O., pour une indemnité à raison de pertes subies par lui pendant le soulèvement du Nord-Ouest en 1885. Présentée le 22 mars 1900.—*M. Davis.*
Pas imprimée.

79. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes lettres, pétitions, rapports et autres documents concernant l'ouverture au public, pour inscriptions de homesteads, des sections impaires dans les townships 7, 8 et 9, rangs 7, 8 et 9, à l'est du premier méridien principal, dans la province du Manitoba. Présentée le 22 mars 1900.—*M. LaRivière*.......... *Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 29 mai 1899,—Copie du rapport de W. H. Lynch mentionné par le ministre de l'Intérieur le 19 avril dernier, *Débats*, p. 1896. Présentée le 26 mars 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*.......... *Pas imprimée.*

80a. Réponse supplémentaire au n° 80. Présentée le 13 juin 1900.......... *Pas imprimée.*

81. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de l'ordre en conseil en vertu duquel a été émise la Commission royale au sujet de l'expédition et du transport des céréales, copie de la commission, et aussi de la lettre du ministre de l'Intérieur annonçant la nomination de la commission à feu le juge Senkler, président de la dite commission. Présentée le 26 mars 1900.—*M. Davin. .Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

81a. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie du rapport de la Commission royale sur l'expédition et le transport du grain, et de la preuve faite devant elle. Présentée le 4 avril 1900.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

81b. Réponse supplémentaire au n° 81a. Présentée le 25 avril 1900 .... *Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Etat indiquant combien d'enveloppes, et de quelle espèce, ont été fournies au département du Commerce ou à aucun de ses officiers ou employés depuis le 1er août 1899 jusqu'au 1er janvier 1900. Présentée le 27 mars 1900.—*M. Taylor*.......... *Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance entre le département de la Marine et des Pêcheries et des particuliers de la province de l'Ile du Prince-Edouard, en 1898-99, au sujet du transfert de la lumière d'alignement de l'Ile Savage aux collines de sable du havre de Cascumpec, I.P.-E. Présentée le 27 mars 1900.—*M. Martin*.......... *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

84. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous papiers, rapports, correspondance et câblegrammes entre le gouvernement impérial et les autorités du Canada, et de tous ordres en conseil passés par le gouvernement canadien au sujet du rapatriement du 100ème régiment. Présentée le 28 mars 1900.—*M. Prior*................*Pas imprimée.*

85. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,--Copie de toute correspondance et télégrammes entre le gouvernement du Canada et les autorités de la Colombie-Anglaise, et entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, ou aucunes autres personnes au sujet de l'offre faite par les autorités de la Colombie-Anglaise d'y lever et équiper un contingent de cavalerie pour service dans le Sud-africain. Présentée le 28 mars 1900.—*M. Prior*.. *Pas imprimée.*

86. Réponse à une adressse de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de tous ordres en conseil passés en 1898 et 1899 pour autoriser le département de l'Intérieur à donner des permis de coupes de bois sur les terres fédérales dans le Manitoba, et de tous ordres en conseil qui annulent ces permis. Aussi, copies de toutes demandes faites pour coupes de bois en vertu des dits ordres en conseil, et des conditions auxquelles ces permis ont été donnés. Présentée le 28 mars 1900.—*M. Davin* .. ..*Pas imprimée.*

87. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports échangés depuis le 1er juin 1899, entre ce gouvernement et les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise, ou leurs agents, au sujet des mesures législatives contre les Chinois et les Japonais. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Prior.*
Imprimée pour les documents de la session.

87a. Réponse supplémentaire au n° 87. Présentée le 15 mai 1900......................*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 juin 1899,—Copie du contrat passé avec A. Onderdonk, pour la construction d'une section du chemin de fer du Pacifique Canadien, avec les diverses sentences portées par les arbitres choisis pour évaluer le matériel roulant, et copie de toutes lettres et télégrammes se rapportant à l'achat du dit matériel roulant du dit Orderdonk, comme aussi copie de toutes opinion ou opinions données par le département de la Justice quant à l'obligation, pour la couronne, de recevoir le dit matériel roulant, des chèques donnés pour solde, et de tous papiers et documents concernant l'achat du dit matériel roulant. Présentée le 2 avril 1900.—*M. McMullen*....................................*Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 24 avril 1899,—(*a*) Copie des soumissions pour la construction des sections une et deux du canal de Soulanges, et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions. (*b*) Copie des soumissions demandées pour une nouvelle adjudication de contrats pour la construction des susdites sections et de l'annonce demandant ces soumissions, et un relevé des prix mentionnés dans les soumissions. (*c*) Copie de toute correspondance ou ordres en conseil se rapportant directement ou indirectement à l'adjudication des contrats ou nouveaux contrats pour la construction des susdites sections. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Bergeron*.............. .. *Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Copie de tous rapports d'explorations faites depuis la dernière session, et de toutes pétitions et demandes quelconques se rapportant au projet du canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Poupore* ....*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la sélection des officiers de la milice canadienne qui suivent actuellement le cours d'instruction pour service d'état-major donné à Kingston. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Foster*..............................*Imprimée pour les documents de la session.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 février 1900,—Etat donnant les dates des différents voyages du steamer *Lunenburg* aux îles de la Madeleine en 1899 en vertu du contrat conclu avec Robert S. Leslie, de Halifax, pour le transport des malles, voyageurs et marchandises, et indiquant les heures d'arrivée et de départ aux îles de la Madeleine et à Pictou, N.-E., respectivement. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Macdonald (King)* .... *Pas imprimée.*

93. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance entre ce gouvernement et les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise, ou entre leurs agents respectifs, au sujet du transfert des sauvages de la réserve des Songhees, depuis la réponse soumise à cette Chambre au cours de la dernière session. Présentée le 2 avril 1900.—*M. Prior*.. *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance, demandes, concessions et autres papiers concernant la superficie, ou partie d'icelle, couverte par les demandes suivantes (y compris les dites demandes et les papiers s'y rapportant) mentionnés dans le document sessionnel n° 83, 3me session, 6me parlement, 61 Victoria, 1898 : W. J. Lindsay, Brandon, Stewart River ; P. C. Mitchell ; A. E. Philp, Klondike ; F. Burnett, Vancouver, Hootalinqua ; F. Burnett, Colborne, Indian-River ; J. G. Burnett, Edmonton, Peace-River ; F. Burnett, Colborne, Teslin-River ; A. E. Philp, Ottawa, S. Fork Stewart ; G. Philp, London, L. Salmon ; A. E. Philp, Ottawa, Indian-River ; A. D. Cameron, Ottawa, Stewart-River ; F. A. Philp, Ottawa, Teslin-River ; W. L. Parish, Ottawa, Pelly-River. Présentée le 11 avril 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*............*Imprimée pour la distribution.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Etat indiquant : 1. Le montant payé chaque année, pendant dix ans, pour les impressions du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, savoir : de 1889 à 1899 inclusivement, ou jusqu'au temps où l'audition des dépenses du dit gouvernement a été enlevée à l'auditeur général. Présentée le 11 avril 1900. *M. Foster*..............................*Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mai 1900,—Etat donnant les renseignements demandés par sir Charles Hibbert Tupper au sujet des navires américains enregistrés à Dawson (voir *Débats* du 8 mai 1899), comprenant les noms et le tonnage des navires construits aux Etats-Unis qui ont été enregistrés en Canada par le percepteur des douanes à Dawson depuis le 1er juillet 1898 jusqu'à la date la plus récente, les droits payés, le chiffre de l'évaluation de chaque navire, le nom de l'évaluateur et les noms des propriétaires anglais de ces navires. Présentée le 18 avril 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*.................*Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports, depuis le 1er septembre 1899, entre le ministre de la Milice ou ses agents, et l'officier commandant le district militaire n° 11 ou aucune autre personne, au sujet du champ de tir à la Pointe-Clover, C. A. Présentée le 18 avril 1900.—*M. Prior.* *Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de toutes les plaintes faites depuis le 1er janvier 1890 au ministère de l'Agriculture, ou au commissaire ou sous-commissaire des brevets, au sujet des prix excessifs exigés par les propriétaires de la lumière Auer pour l'usage de cet article breveté sous l'autorité du paragraphe (*a*), clause 37 de l'Acte des brevets, et copie de toute correspondance avec le ministre, le commissaire ou son adjoint, au sujet de ces plaintes. Présentée le 18 avril 1900.—*M. Gibson*.....................*Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de toutes lettres et documents de toute espèce échangés entre le département de l'Intérieur, ou aucum membre du gouvernement, et D. H. Macdowall, ex-M.P., ou aucune autre personne au sujet de la réclamation de John C. McNevin, de Kirkpatrick, Saskatchewan, pour pertes subies pendant le soulèvement du Nord-Ouest, en 1885. Présentée le 18 avril 1900.—*M. Davis*....*Pas imprimée.*

111. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de tous états, mémoires, réclamations, correspondance et télégrammes avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et une délégation venue de cette province durant le présent mois de février, composée de l'honorable Donald Farquharson, premier ministre de la province, l'honorable D. A. McKinnon, procureur général, et l'honorable Benjamin Rogers, au sujet de toutes les questions en litige entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et le Canada. Présentée le 23 avril 1900.—*M. Martin*..............................*Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900, pour copie de la correspondance concernant le commerce avec la Trinidad. Présentée le 23 avril 1900.—*Sir Louis Davies*.............................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de toute correspondance entre George Hood et autres et le ministre de l'Intérieur ou autres membres du gouvernement au sujet de la crue des eaux dans le lac Dauphin. Présentée le 24 avril 1900.—*M. Roche*..............................*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de toutes lettres adressées depuis le 1er janvier 1899 au ministre de l'Intérieur ou à aucun officier de son département au sujet d'avances faites par toute personne ou compagnie aux colons fixés sur des terres dans le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest, en vertu des dispositions de la clause 44 (telle qu'amendée) de l'Acte des terres fédérales, et copies des réponses faites aux dites lettres; copie de toutes lettres, circulaires, cédules ou autres papiers expédiés par la malle par le dit ministre ou quelque officier de son département à toute personne ou compagnie, depuis la même date, sur le même sujet, et copie de toutes réponses faites ou de toute autre communication se rapportant en quelque manière à ce même sujet, reçues par le département de l'Intérieur; et aussi, copie de toutes cédules préparées par le département de l'Intérieur depuis la date ci-dessus mentionnée, des terres ainsi endettées dans le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest, donnant le nom du colon, la description usuelle de la terre endettée, le chiffre de la dette et le taux de l'intérêt, le nom de la personne ou compagnie qui a fait l'avance, le nom du syndic lorsqu'il y a eu cession, et le nom du concessionnaire et la date des lettres patentes dans les cas où de telles lettres ont été délivrées. Présentée le 24 avril 1900.—*M. Douglas*.................*Pas imprimée.*

115. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—1. Copie de toute correspondance échangée entre aucuns membre ou membres de l'Exécutif des Territoires du Nord-Ouest ou aucuns membre ou membres du Conseil législatif ou de l'Assemblée législative, et aucuns membre ou membres du gouvernement fédéral concernant le montant de la subvention votée pour assurer le fonctionnement du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le montant qui aurait dû être voté pendant les deux dernières années. 2. Aussi, copie de tous mémoires adressés par le conseil du Nord-Ouest ou par l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest au Gouverneur général en conseil au sujet de la dite subvention. Présentée le 24 avril 1900.—*M. Davin*..............................*Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, devis, plans, soumissions reçues, contrat ou contrats passés par le gouvernement ou en son nom, concernant le redressement d'environ deux milles du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, entre Colville et Loyalist. Présentée le 1er mai 1900.—*M. Martin*......*Pas imprimée.*

117. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous contrats, pétitions de droit, mémoires, lettres, correspondance, ordres en conseil et autres papiers et documents concernant les réclamations de John W. Broderick, Elliott H. Fuller, Lewis A. Dickie, W. B. Harrison, Charles W. McDormand, Margaret Chapman, Thomas D. Curtis, James Barclay Havelock, H. Mosher, James Hermigas, D. Sauntry, Jerome Scott, William Neville, Graham Timmons, George W. Stone, George Moffatt, Peter S. Rose, Samuel Sloan, Samuel Squires, Elizabeth Coke, Albert H. Hagen, E. J. Smith, Joseph W. Rinn et John Medd Caulson, respectivement, au sujet de contrats passés par les susdites personnes respectivement, pour le transport des malles, ou à raison de résiliation des dits contrats par le ministre des Postes. Présentée le 26 avril 1900.—*M. Borden (Halifax)*..............................*Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 février 1900,—Copie de toutes pétitions ou autres communications reçues par le département des Travaux publics, depuis juin 1896, concernant la construction d'un quai ou brise-lames publics, à Grand-Manan, N.-B. Aussi, copie du rapport et des évaluations par E. T. P. Shewen, ingénieur local à Saint-Jean, N.-B., ou par tout autre officier pour ces travaux. Présentée le 1er mai 1900.—*M. Ganong*...*Pas imprimée.*

119. Papiers relatifs aux commissions dans l'armée impériale. Présentés le 1er mai 1900, par sir Wilfrid Laurier..............................*Pas imprimés.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—1. Noms de tous les fonctionnaires du département de l'Intérieur, y compris la division des Sauvages, dans le Manitoba et l'Assiniboïa. 2. Les endroits où se trouvaient ces fonctionnaires entre le 15 novembre et le 15 décembre 1899, et la nature particulière des travaux auxquels ils étaient employés. Présentée le 1er mai 1900.—*M. Roche*..............................*Pas imprimée.*

121. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 juin 1899,—Copie de toutes pétitions, demandes, correspondance, charte et rapports concernant la Compagnie du canal à navires de Toronto à la Baie-Georgienne. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Wallace*...*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

122. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1899, —Copie de toutes lettres ou avis adressés aux entrepreneurs par le ministre des Chemins de fer et Canaux ou par l'ingénieur en chef au sujet d'une nouvelle adjudication des travaux sur les diverses sections du canal Soulanges et des réponses qui ont été faites par les entrepreneurs. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Taylor*.................. . ...*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—1. Etat faisant connaître les noms ou le nombre officiel des garçons dans la maison de réforme de Penetanguishine et de filles dans le refuge industriel de Toronto, dont les sentences ont été suspendues pendant les deux ans qui ont précédé le 1er janvier 1900. 2. La date à laquelle les pétitions ou les demandes de suspension ont été reçues par le département de la Justice. 3. A quelle date le rapport du juge (s'il en est) a été reçu. 4. Quand le rapport du surintendant a été reçu. 5. Quand la suspension de la sentence a été accordée. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Clark*...... .....*Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—1. Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de l'Intérieur, ou aucun des officiers de son département, et toute personne dans les Territoires du Nord-Ouest ou dans le Manitoba au sujet du fonctionnement de l'Acte passé en 1899, concernant les garanties de la dette pour grains de semence. 2. Copie, surtout, de toute correspondance concernant la demande formulée par tout propriétaire de homestead pour ses lettres patentes, laquelle demande aurait pu être refusée en alléguant que le dit propriétaire s'est rendu caution pour la dette pour grains de semence contractée par d'autres particuliers, et aussi copie de la demande formulée par le propriétaire de homestead et des lettres refusant de lui accorder sa demande. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Davin*.. .....*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de tous règlements passés au sujet de la vente de liqueurs dans les cantines militaires depuis 1890, spécifiant ceux qui sont actuellement en vigueur, et copie de toute correspondance avec le département de la Milice ou aucun de ses officiers, depuis 1896, au sujet de l'application des règlements actuels dans les camps de la milice. Présentée le 2 mai 1900.—*M. Foster*............... .*Pas imprimée.*

126. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1900, demandant copie de tous papiers, correspondance et ordres en conseil relatifs à la réclamation de E. J. Walsh, ingénieur civil, contre le gouvernement du Canada, le département du secrétaire d'Etat pour les colonies et le gouvernement des îles Sous-le-Vent, pour services professionnels rendus au gouvernement des des dites îles Sous-le-Vent; aussi, copie de tous papiers et correspondance se trouvant au département des Chemins de fer et Canaux, ou entre les mains du député du ministre de ce département, se rapportant à l'engagement ou aux services comme susdit, du dit E. J. Walsh, ingénieur civil. Présentée le 2 mai 1900. —*Hon. sir Mackenzie Bowell*...................... .. .. . *Pas imprimée.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900,—Copie de toute correspondance entre l'analyste en chef du département du Revenu de l'Intérieur ou tout autre officier ou autres personnes dans le département et les représentants ou agents canadiens des *Chemical Works* (ci-devant H. et E. Albert). Présentée le 3 mai 1900.—*M. Domville.* *Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1900,—Etat indiquant les demandes pour nominations dans l'état-major des divers contingents envoyés ou qui sont actuellement en voie de formation pour service dans le Sud-Africain, les noms, âge, domiciles et qualifications de chacun pour ce service et le cours d'instruction qu'il a suivi, ainsi que les noms des candidats acceptés. Présentée le 4 mai 1900.—*M. Foster*.. ....*Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1900,—Etat indiquant le montant total payé, chaque année, depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 30 juin 1899, sous les chapitres suivants : 1. Traitement du Gouverneur général. 2. Dépenses de voyage du Gouverneur général. 3. Dépenses pour Rideau-Hall—Compte du capital ; entretien ; terrains, compte du capital ; terrains, entretien. 4. Ameublement et fournitures de toute espèce pour Rideau-Hall. 5. Allocation au Gouverneur général pour combustible et éclairage. 6. Dépenses autres en rapport avec le bureau du Gouverneur général. 7. Dépenses autres en rapport avec les terrains de Rideau-Hall. 8. Dépenses totales de toute espèce, depuis le 1er juillet 1892, en rapport avec le bureau du Gouverneur général. 9. Dépenses totales de toute espèce en rapport avec Rideau-Hall et ses terrains, pour la même période. Présentée le 4 mai 1900.—*M. Wilson.* *Imprimée pour les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1900,—Copie de toute correspondance, mémoires, pétitions, etc., en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou officiers concernant la démission de M. John McPhee comme maître de poste à Murray-Harbour-Road, I.P.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 4 mai 1900.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

131. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 2 avril 1900, demandant un état indiquant: 1. Le nombre et les noms des personnes à qui des commissions ont été accordées dans le corps de police à cheval du Canada, depuis juin 1896. 2. Le temps de service de chaque personne qui a reçu une commission dans ce corps de police. 3. Les titres de cette ou ces personnes à cette ou ces commissions au cas où elles n'auraient pas fait de service dans ce corps de police. Présentée le 7 mai 1900. *Hon. sir Mackenzie Bowell*.............. *Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie des devis, plans, soumissions reçues et contrats passés par le gouvernement concernant la construction de dix milles du chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer de Belfast à Murray-Harbour, I.P.-E. Présentée le 9 mai 1900.—*M. Martin*.............. *Pas imprimée.*

133. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1900,—Copie de tous ordres en conseil, mémoires, rapports et états concernant la vente du bois sur les terres de l'artillerie à la Pointe-Pelée, dans le comté d'Essex; aussi, l'état actuel des comptes entre l'acheteur et le gouvernement. Présentée le 9 mai 1900.—*M. Cowan*.............. *Pas imprimée.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes, mémoires et papiers en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou officiers concernant l'entrée de Terreneuve dans la Confédération. 2. Copie de tous documents semblables concernant toutes propositions quelconques pour établir des relations commerciales entre Terreneuve et le Canada. Présentée le 9 mai 1900.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

135. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 23 mars 1900, demandant: 1. Copie de la correspondance échangée entre les députés de Montmagny, à différentes époques, et le gouvernement au sujet de la construction d'un bureau de poste dans la ville de Montmagny. 2. Copie de toute communication à ce sujet faite au gouvernement par le conseil de ville ou par toute personne de la ville de Montmagny. 3. Copie des actes passés à cet effet entre le gouvernement et le séminaire de Québec, pour la vente du terrain sur lequel a été construit le bureau de poste de Montmagny, ainsi que de tous actes constituant les titres de la propriété en question. Présentée le 9 mai 1900.—*Hon. M. Landry*.............. *Pas imprimée.*

136. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1900, demandant un état détaillé du coût et de la nature de toutes les réparations et changements faits au steamer *Minto* depuis son arrivée dans les eaux canadiennes, avec indication des noms des personnes employées à faire ces réparations et changements, et du montant payé à chacune d'elles. Présentée le 9 mai 1900.—*Hon. M. Ferguson*.............. *Pas imprimée.*

137. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports depuis 1894 entre le gouvernement et ses agents dans la Colombie Anglaise ou toute autre personne, au sujet de la nécessité d'employer un autre navire pour faire, de concert avec le steamer *Quadra*, le service des phares et de la protection des douanes et des pêcheries sur le littoral de la Colombie Anglaise. Présentée le 10 mai 1900.—*M. Prior*.............. *Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1899,—Copie de toute correspondance, rapports et papiers entre le département de la Marine et des Pêcheries ou tout autre département ou ministre du gouvernement et toutes personne ou personnes au sujet de la prohibition de l'exportation du poisson pris dans les eaux des lacs Manitoba et Winnipegosis pendant les mois d'été. Présentée le 10 mai 1900.—*M. Roche*.............. *Pas imprimée.*

138*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 mai 1900,—Copie de toute correspondance, rapports et papiers concernant la défense d'exporter le poisson pris dans les lac Winnipegosis et Manitoba, depuis la date de la demande faite à ce sujet le 23 avril 1900 jusqu'à aujourd'hui. Présentée le 23 mai 1900.—*M. Roche*.............. *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

151. Copie d'un ordre en conseil nommant une commission pour faire une enquête sur les fraudes électorales. Présentée le 4 juin 1900, par sir Wilfrid Laurier
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

152. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1900,—Copie de toute correspondance, papiers, rapport ou rapports concernant la demande faite pour l'établissement d'un bureau de poste à Lavalle, dans le township de Devlin, district de la Rivière-à-la-Pluie. Présentée le 4 juin 1900.—*M. Sproule*. ....*Pas imprimée.*

153. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 7 mai 1900, demandant: 1. Un état indiquant le nombre de wagons arrivés à Halifax et à Saint-Jean respectivement, avant le 10 avril dernier, et qui à cette date n'avaient pas été déchargés. 2. Les dates de leur arrivée. 3. Les noms des consignataires de ces wagons. 4. Les stations où les wagons avaient été chargés. 5. Les noms des expéditeurs. 6. Les dates d'expédition. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. M. Wood.*
Pas imprimée.

154. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 15 mai 1900, demandant copie des pétitions, mémoires ou autres communications reçus par le gouvernement depuis 1895, au sujet de la construction du chemin de fer d'embranchement dans l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..*Pas imprimée.*

155. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 10 mai 1900, demandant copie du rapport du capitaine Smith relativement à la perte du steamer *Portia*, au large de Sambro, Nouvelle-Ecosse, le 10 juillet 1899, et des témoignages pris à l'enquête qui a été faite subséquemment au sujet de la perte du dit steamer. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. M. Ferguson*....................*Pas imprimée.*

156. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 7 mai 1900, demandant copie de la communication de J. L. P. O'Hanley, ingénieur civil, au Gouverneur en conseil, sur l'état dangereux du pont de chemin de fer qui traverse le canal Lachine à la rue Wellington, à Montréal. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. M. O'Donohue*..*Pas imprimée.*

157. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 1er mars 1900, demandant copie de tous les arrêtés du conseil désavouant des actes adoptés par quelqu'une des législatures des provinces du Dominion, ou par l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, depuis le premier août 1896, et de la correspondance à ce sujet. Aussi, copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et quelqu'un des gouvernements provinciaux, relativement à toute proposition de changement ou modifications à quelqu'un des actes qui peuvent avoir été adoptés par ces législatures locales. Présentée le 6 juin 1900.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*.............*Pas imprimée.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 juin 1900, pour copie de la correspondance, etc., concernant les rations de marche (*Emergency rations*). Présentée le 12 juin 1900.—*Hon. F. W. Borden*..*Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1900,—Copie de toute correspondance entre aucun officier du département de l'Intérieur et aucun officier du service intérieur de la police à cheval du Nord-Ouest, à Ottawa, au sujet de l'adjudication de contrats d'approvisionnements pour la police à cheval du Nord-Ouest depuis le 23 juin 1896. Copie de toute correspondance entre M. Fred. White, contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest et le colonel Herchmer ou tout officier de la police à cheval du Nord-Ouest au sujet de l'adjudication de contrats pour l'achat d'approvisionnements pour la police à cheval du Nord-Ouest depuis le 23 juin 1896. Copie de toute correspondance échangée entre Walter Scott, de Régina, et le ministre de l'Intérieur ou aucun officier de son département, en 1899, concernant l'achat de grandes quantités de thé d'un marchand de Régina. Présentée le 12 juin 1900.—*M. Davin*..........*Pas imprimée.*

160. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 2 mai 1900, demandant: 1. Copie des devis d'après lesquels a été rédigé le contrat passé pour la construction du steamer *Minto*. 2. Copie des avis contenant la demande de soumissions pour la construction du bateau. 3. Copie de toutes les soumissions reçues à la suite de ces avis. 4. Un état de ce que le steamer a effectivement coûté, avec mention séparée et des prix spécifiés au contrat et des *extras*. 5. Un relevé détaillé de la nature de ces dernières dépenses. Présentée le 11 juin 1900.—*Hon. M. Ferguson*...*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Suite.*

161. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900,—Copie du contrat passé entre le gouvernement du Canada et la ligne de steamer *Beaver* pour le transport des malles entre le Canada et l'Angleterre, et de tous ordres en conseil à ce sujet. Aussi, état indiquant la durée de chaque voyage des steamers de la dite ligne entre Liverpool et Halifax et Halifax et Liverpool, pendant la saison d'hiver de 1899-1900. Présentée le 13 juin 1900.—*Sir Adolphe Caron*..........*Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de tous papiers et de toute correspondance concernant la réclamation de J. Wilson pour services rendus au département de la Marine et des Pêcheries en rapport avec le phare de l'île aux Œufs, C.-A. Présentée le 22 juin 1900.—*Sir Charles Hibbert Tupper*..........*Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 22 juin 1900, pour copie de la correspondance entre le département des Finances et la Banque Canadienne de Commerce concernant les affaires de banque du gouvernement dans le district du Yukon. Présentée le 22 juin 1900.—*Hon. W. S. Fielding*..........*Pas imprimée.*

164. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat, en date du 15 mai 1900, demandant copie des pétitions, mémoires ou autres communications reçus par le gouvernement depuis 1895, au sujet de la construction de chemin de fer d'embranchement dans l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 19 juin 1900.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..........*Pas imprimée.*

164*a*. Réponse supplémentaire au n° 164. Présentée le 25 juin 1900..........*Pas imprimée.*

165. Réponse à une adresse du Sénat, copie de toutes lettres et correspondances échangées entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres et les intéressés, au sujet du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, du chemin de fer projeté connu sous le nom de chemin de fer de la ligne courte de Gaspé, et du chemin de fer de la Rive-Sud, relativement à l'octroi ou paiement de subvention ou à la concession de privilèges à quelqu'une des compagnies de ces chemins de fer ; ainsi que copie de toutes requêtes, pétitions, résolutions ou autres documents concernant ces chemins de fer. Présentée le 21 juin 1900.—*Hon. M. Landry*..........*Pas imprimée.*

166. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1899, demandant : 1. Un état du nombre d'acres de terre réservées pour des fins d'éducation dans la province du Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, respectivement, sous l'autorité du chapitre 54 des Statuts revisés du Canada, article 23. 2. Le nombre d'acres vendues dans le Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, les paiements faits et les montants restant dus sur ces ventes. 3. Le montant total au crédit du dit fonds détenu par le Dominion, la nature des placements opérés et le taux d'intérêt en provenant. 4. Le montant avancé sur le principal pour venir en aide à l'enseignement dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. 5. Le montant rapporté au dit principal sur le produit de la vente des terres réservées pour les fins de l'enseignement et le montant actuellement dû au dit principal. 6. Et toute correspondance relative à quelque nouvelle avance à faire sur le dit fonds scolaire soit au Manitoba ou au Nord-Ouest. Présentée le 26 juillet 1899.—*Hon. sir Mackenzie Bowell.* *Pas imprimée.*

167. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 8 mars 1900, demandant copie du rapport supplémentaire de J. L. P. O'Hanly, I.C., au sujet de l'effet que pourrait avoir le canal de drainage de Chicago sur le niveau des grands lacs. Présentée le 25 juin 1900.—*Hon. M. O'Donohue.* *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Etat indiquant quelles quantités de vieux fer ont été vendues par le département des Chemins de fer depuis le 1er juillet 1896, à quelles dates et pour quel prix, à quelles personnes des ventes ont été faites, et si ces ventes ont été faites après demande publique de soumissions ou autrement, et si c'est par voie de soumission, quelles soumissions ont été reçues, et quels prix y étaient stipulés. Présentée le 27 juin 1900.—*M. Foster*..........*Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1900,—Copie de toutes soumissions, contrats et correspondance concernant l'achat de locomotives et de matériel roulant pour les chemins de fer de l'Etat depuis le 15 juillet 1896 jusqu'au 15 avril 1900.—*M. Haggart.* *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME 13—*Fin.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 juin 1900, pour copie de toute correspondance et rapports des inspecteurs des postes au sujet de prétendues irrégularités commises dans le bureau de poste de Kinnear's-Mills, Québec. Présentée le 28 juin 1900.—*Hon. M. Mulock*..*Pas imprimée.*

171. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1900,—Copie de tous rapports, papiers, correspondance et ordres concernant la retraite du lieutenant-colonel Domville du service actif dans la milice du Canada. Présentée le 30 juin 1900.—*M. Foster*...*Pas imprimée.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 juillet 1900,—Etat faisant connaître les travaux de dragage à la Rivière-du-Loup (en haut) pendant l'exercice 1899-1900. Présentée le 3 juillet 1900.—*Hon. M. Mulock*..*Pas imprimée.*

172*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 juillet 1900, pour une copie du mémoire au ministre intérimaire des Travaux publics sur les travaux de dragage à Miller's-Landing, Sumas, rivière Fraser, C.-A. Présentée le 3 juillet 1900.—*Hon. M. Mulock.*
Pas imprimée.

173. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 juillet 1900, pour un état donnant les prix du bois acheté pour refaire les estacades dans la rivière Saint-Maurice. Présentée le 3 juillet 1900.—*Hon. M. Mulock*..*Pas imprimée.*

174. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 3 juillet 1900, demandant copie de la correspondance échangée entre le premier ministre, le secrétaire d'Etat ou tout autre membre du gouvernement et le lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, au sujet de la révocation des premiers ministres Turner et Semlin par le dit lieutenant-gouverneur et à l'invitation faite à M. Robert Beaven et M. Jos. Martin ou à toute autre personne de former un cabinet, ainsi que tous rapports, arrêtés du conseils ou autres documents relatifs à cette révocation et à la formation de ces cabinets. Présentée le 7 juillet 1900.—*Hon. sir Mackenzie Bowell.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

175. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 14 juin 1900, demandant copie des plans, devis, profils, coût estimatif, et tous autres documents relatifs à la construction du pont projeté sur la rivière Hillsborough, à Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, les dits documents devant comprendre le contrat passé entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de ce pont ; aussi, copie de la correspondance échangée à ce sujet entre les deux gouvernements, et de tous arrêtés du conseil ou du ministère des Chemins de fer déterminant l'emplacement du dit pont. Présentée le 10 juillet 1900.—*Hon. M. Ferguson*..........................*Pas imprimée.*

176. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 20 juin 1900, demandant un état détaillé indiquant les travaux exécutés, les dépenses encourues, et les résultats obtenus au sujet des expériences faites l'année dernière relativement à la culture des vergers dans l'Ile du Prince-Edouard, les noms de toutes les personnes employées à l'exécution de ces travaux, le montant payé à chacune d'elles, et sur quelle recommandation ces personnes ont été employées. Présentée le 13 juillet 1900.—*Hon. M. Ferguson*..*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1899.

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, ARTICLE 37 DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1899

[N° 9—1900.]

A Son Excellence le très honorable sir Gilbert John Elliot, comte de Minto, G.C.M.G., etc., etc., etc., Gouverneur général du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

J. ISRAEL TARTE,

Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, 14 mai 1900.

MATIÈRES CONTENUES DANS LE RAPPORT.

INDEX ALPHABÉTIQUE AU RAPPORT

Localité, etc.	Page 1re partie.	Page 2e partie.	Page 3e partie.	Page 4e partie.	Page 5e partie.	Page 6e partie.	Page 7e partie.
S							
Summerside, I.P.-E., bureau de poste		3, 18	6				
Surintendant des télégraphes, rapport du					1		
Explorations et inspections		16		229			
Sussex, N.-B., bureau de poste		18, 4	9				
Stanwood Beach, N.-E., trav. de protection				5			
Standoff, T.N.-O., pont		15					
Statue de Sa Majesté, etc		16					
Stikine, rivière, C.-B		14		8, 130			
Instruments pour enlever les pierres				190			
Stoney Creek, N.-B., quai		10					
Stratford, Qué., bureau de poste		6, 21					
Strathroy, Ont., bureau de poste		6, 21					
Sydney, N.-E., édifice publics		3, 18	6				
Swim's-Point, N.-E., quai	3	9		540			
Sainte-Agathe-des-Monts, Qué., dragage		12		7, 92			
Saint-Alexis, Qué., pilier	3	12		7, 92			
Saint-Alphonse, Qué., jetée		12		7, 93			
Saint-Anicet, Qué., quai		12		7, 94			
Sainte-Anne de Bellevue, Qué., quai		12					
" de Sorel, Qué., jetées		12		7, 93			
" du Saguenay, Qué., quai	3	12		7, 93			
" N.-E., quai		9		30			
Saint-Antoine, Qué., dragage		12					
Sainte-Catherine, Ont., bureau de poste		6, 21					
Sainte-Croix, Qué., dragage		12					
Saint-Félicien, Qué., quai		11		81			
Saint-Fulgence, Qué., quai		12		7, 95			
Sainte-Geneviève, Qué,. quai		12		7, 95			
Saint-Henri, Qué., bureau de poste		19	12				
Saint-Hyacinthe, Qué., bureau de poste		4, 19	12				
Sainte-Irénée, Qué., quai		12		7, 95			
Saint-Jean-des-Chaillons, Qué., havre		12		7, 96			
Saint-Jérôme, Qué., bureau de poste		4, 19					
Saint-Jean, Qué., bureau de poste		4, 19					
" dragage		12		169			
St. John Harbour, N.-B., éperons, etc		9		5, 54			
Saint-Jean, N.-B., édifices publics		4, 18	8				
St. Joseph's Island, Ont., quai		13					
Saint-Laurent (Ile d'Orleans) Qué., quai		12		7, 97			
Saint-Laurent, chenal de la rivière		11		81			
Saint-Lin, Qué., bureau de poste		19					
St. Mary's Bay, I.P.-E., jetée		9		5, 53			
Saint-Maurice, glissoires du district du		14		212		5	
Saint-Michel, Qué., quai		12		7, 98 / 170			
Saint-Nicholas, Qué., quai	3	12		7, 98 / 170			
St. Paul's Island, N.-E., télégraphe		15			7		
St. Peter's Harbour, I.P.-E., brise-lames		9		5, 54			
Saint-Roch-des-Aulnais, Qué., quai	3	12		7, 99			
Saint-Roch de Québec, Qué., bur. de poste		4					
Saint-Stephen, N.-B., bureau de poste		4, 18					
Saint-Thomas, Ont., bureau de poste		6, 21					
T							
Tadousac, Qué., barrage		10		7, 99			
Temporaires, employés		16					
Télégraphes, lignes de		15					
" rapport sur les lignes de						1	
" revenus des lignes de						10	
" service, personnel, etc., des	3	16					
" tarif des lignes de						26	
Terrains, location, vente, etc							13
Thompson (Sir John, funérailles)		16					
Thompson's Wharf, N.-B.		66					
Thomson River, C.-B., améliorations		13					

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

EXERCICE 1898-99.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 MAI 1900.

A l'honorable J. ISRAEL TARTE,
Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport du ministère des Travaux publics couvrant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DÉPENSES.

Les dépenses on été comme suit :

Havres, rivières, ponts, etc	$1,344,499 02
Edifices publics	849,798, 50
Télégraphes	90,450 25
Divers, y compris appointements, etc	115,195 29
District du Yukon	33,336 57
	$2,437,279 51

Comparées avec celles de 1897-98, les dépenses de 1898-99 accusent une augmentation, comme on peut le constater par l'état suivant :

Dépenses—1893-4	$ 2,315,021 67
" 1894-5	2,033,219 53
" 1895-6	1,583,409 35
" 1896-7	1,744,654 21
" 1897-8	2,243,816 87
" 1898-9	2,437,279 51

REVENUS.

Les revenus se sont élevés à $106,769.68, ce qui est moins que le revenu de l'année dernière, la différence provenant d'une diminution d'environ $30,000 dans les revenus des glissoires et estacades.

Revenus de 1893-4	$	119,779 36
" 1894-5		101,846 27
" 1895-6		102,439 12
" 1896-7		109,966 01
" 1897-8		135,528 46
" 1898-9		106,769 68

Les revenus proviennent des sommes suivantes :

Glissoires et estacades	$61,066 36
Bassins de radoub	31,608 60
Ecluses	550 86
Télégraphes	10,472 99
Divers	30,070 87
	$107,769 68

Comme on le constatera par l'état comparatif ci-dessus, le revenu de 1897-98 a excédé celui de 1896-97 de plus de $25,000, tandis que celui de cette année est d'environ $3,000 moins considérable, même en tenant compte de la grande diminution qui s'est produite dans le revenu des glissoires et des estacades, A ce sujet, je recommande la lecture attentive des observations faites par le percepteur du revenu, M. E. T. Smith que l'on trouvera dans la dixième partie de ce rapport.

ÉDIFICES PUBLICS.

On a terminé et occupé durant l'année les édifices publics suivants :

La salle d'exercices de Halifax, N.-E., les édifices publics de Arnprior, Ont., et de Victoria C.-B. ; l'édifice public de Windsor, N.-E., qui avait été détruit par le feu, a été entièrement reconstruit.

Sont en voie de construction à Kentville, N.-E., et à Liverpool, N.-E., des édifices publics, une salle d'exercice, à Windsor N.-E., et Kingston, Ont. ; les édifices publics de Portage-du-Rat, Ont., et d'Ingersoll, Ont., sont à peu près terminés.

Vu que l'édifice public de New-Westminster, C.-B., a été détruit par le feu, on est à se préparer à le reconstruire prochainement.

L'architecte en chef dont le rapport forme la troisième partie de ce livre, a le contrôle de 260 édifices qui, avec la préparation des plans et spécifications des nouveaux édifices projetés, absorbe tout son temps, et exigent de lui un soin constant et toute son attention pour que les différents services de l'eau, de l'éclairage, du chauffage, des égoûts et de la ventilation soient dans toutes les bâtisses publiques toujours en parfait ordre.

J'ai déjà suggéré, dans le passé, l'introduction—quand la chose était possible—de la lumière électrique dans les édifices publics à la place du gaz et du pétrole ; non seulement par l'éclairage à l'électricité, on améliore la ventilation, mais on diminue les dangers des incendies qui ont été cause, en ces dernières années, de pertes sérieuses pour le gouvernement.

C'est également l'ardent désir du département de substituer au bois dans la construction ou la réparation des édifices publics, le fer, l'acier, la pierre, le ciment, la brique la terra-cotta ou tous autres matériaux à l'épreuve du feu ; et cela non seulement dans le but d'obtenir une plus grande protection contre le feu, mais aussi dans le but d'engager les individus et les compagnies dans les petites et grandes villes à suivre l'exemple du gouvernement, et s'assurer d'au moins un endroit où les objets de valeur peuvent être déposés en sûreté en cas d'incendie.

HAVRES ET RIVIÈRES.

La construction, réparation, renouvellement et améliorations des jetées, quais, etc., sont données en détails dans la quatrième partie de ce rapport.

Des travaux publics ont été exécutés ou acquis durant l'année aux endroits suivants :—

Advocate Harbour, N.-E., quai.
Rivière du nord, Ste-Anne, N.-E., quai.
Rivière Hébert, N.-E., quai.
Rivière à saumon, N.-E., quai.
Pointe Swims, N.-E , quai.
Haut Port Latour, N.-E., quai.
Woods Harbour, N.-E , quai.
Deux Rivieres, N.-B., quai.
Iberville, P.Q., quai.
L'Islet, P.Q., quai.
Saint-Roch des Aulnais, P.Q., quai.
Williams Head, C.-B., quai.
Judique, N.-E., brise-lames.
Wallace Nord, N.-E , débarcadère.
Anse aux Gascons, P.Q., brise-lames.
Rivière Cap Chatte, P.Q., jetée.
Saint-Alexis, P.Q., pilier.
Ste-Anne du Saguenay, P.Q., quai.
Saint-Nicolas, P.Q., quai.

A Richard's Landing, Ont., et à Port Lewis, P.Q., des quais ont été achetés.

Le commerce toujours grandissant requiert pour les fins du transport des navires d'un plus fort tonnage ; ce qui exige le creusement uniforme du lit des rivières et de leurs chenaux ; c'est pourquoi les travaux de dragage ont été poursuivis avec une activité constante. La flotte des dragueurs du département n'étant pas suffisante pour l'exécution de tous les travaux demandés, il est devenu nécessaire de louer des dragueurs de particuliers. Ce système de location est préférable à celui des contrats, vu que les dragueurs ne sont loués qu'à la condition qu'ils enlèvent un nombre minimun de verges par jour. Cela assure, en retour du prix payé par jour ou par heure, une somme satisfaisante de travail.

On trouvera à la fin de la quatrième partie de ce rapport des détails complets concernant les bassins de radoub, les glissoires et estacades, les chemins et ponts, les relevés hydrographiques et les inspections.

La dépense de plus d'un million de dollars pour la construction et l'entretien des quais et jetées dans tout le Dominion, exige, pour que cette somme soit le plus utilement employée, la plus grande attention.

Tant que le gouvernement ne sera pas en position d'employer, pour la construction de ses travaux permanents, la pierre et le béton qui peuvent résister à l'action de la mer, au choc des glaces et à la destruction causée par le frappement des vagues, le département est obligé de se servir du bois qui, pour les travaux au bord de la mer, doit évidemment être traité au créosote.

Il faudrait se pourvoir sans délai de l'outillage nécessaire à cette fin. Cela augmenterait probablement de 25 par cent le coût de la construction des quais et des jetées, mais cela augmenterait de 100 pour cent la durée et l'efficacité de ces travaux.

La revue générale des travaux exécutés dans les havres et les rivières serait incomplète si une mention spéciale n'était faite de la manière dont ces travaux ont été dirigés par l'ingénieur en chef suppléant M. Eugène Lafleur. C'est une satisfaction et un plaisir de constater sa rapidité d'action, sa connaissance de tous les besoins et son économie dans les dépenses, tout en obtenant les meilleurs résultats possibles.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

C'est pour moi un grand plaisir de faire rapport que des progrès satisfaisants ont été accomplis dans la construction des lignes télégraphiques aux extrémités nord-ouest et nord-est du Dominion, et j'espère être sous peu en position de mettre le territoire du Yukon et le Labrador en communication télégraphique directes et ininterrompues. La ligne télégraphique du détroit de Belle-Isle sera avantageuse non seulement aux pêcheurs le long de la côte, mais donnera aussi satisfaction aux propriétaires de steamers, en ce qu'en cas d'accident, elle permettra d'appeler des secours sans délai et sans aucun doute de sauver des vies et des cargaisons précieuses.

La cinquième partie contient les détails de l'administration, de l'exploitation, des revenus et des dépenses du système télégraphique du gouvernement.

TRAVAIL INTÉRIEUR DU DÉPARTEMENT.

La septième partie contient des extraits des dossiers du département en loi, des états comparés et autres informations qui peuvent être de peu d'importance pour le public en général, mais qui feront voir aux personnes du métier la somme de travail accomplie à l'intérieur du département. Les milliers de lettres, requêtes, rapports, etc, qui passent par le département exigent un examen minutieux avant qu'aucune décision ne soit prise sur les matières indiquées dans ces documents, et souvent, il est nécessaire de faire à leur sujet beaucoup de recherches et d'études.

Prenant en considération le fait que les affaires du département ont augmenté de dix à quinze par cent et qu'aucune augmentation appréciable n'a été faite dans les dépenses du gouvernement civil, je ne puis m'empêcher de féliciter les fonctionnaires sous mon contrôle immédiat pour l'aide efficace qu'ils m'ont donné dans l'administration du département, et je n'hésite pas à dire qu'ils n'ont point de supérieurs dans le service public.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL,

Député Ministre des Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLIC,

OTTAWA, 8 mai 1900.

2DE PARTIE.

ÉTAT DES DÉPENSES

PENDANT

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1899.

2E PARTIE—1898-99.

ETAT A.—Indiquant les sommes déboursées par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste		1,088 65		1,088 65
Annapolis "		11 13		11 13
Antigonish "		214 82		214 82
Arichat "		117 82		117 82
Baddeck "		45 51		45 51
Dartmouth "		45 50		45 50
Halifax, bureau de l'assistant-receveur général		16 55		16 55
" édifice fédéral		1,070 79		1,070 79
" pouvoir pour l'élévateur fédéral			89 39	89 39
" salle d'exercices militaires	39,456 66			39,456 66
" entrepôt de vérification		283 33		283 33
" pouvoir pour l'élévateur fédéral			44 52	44 52
" bâtisse des immigrants		210 12		210 12
" station de quarantaine de l'Ile Lawlor	16,583 78	724 13		17,307 91
Kentville, bureau de poste, etc	2,746 72			2,746 72
Liverpool "	5,086 85			5,086 85
Lunenburg "		241 48		241 48
Nappan, ferme expérimentale	2,174 24	43 12		2,217 36
New-Glasgow, bureau de poste		417 45		417 45
Sydney-Nord "		88 64		88 64
Pictou, édifice de la douane		925 56		925 56
" bureau de poste		53 86		53 86
Sydney "		195 87		195 87
" édifice de quarantaine de la Pointe Edouard		475 77		475 77
Truro, bureau de poste		127 32		127 32
Windsor, salle d'exercices militaires	2,994 08			2,994 08
" bureau de poste	11,037 21			11,037 21
Yarmouth "		187 64		187 64
Chauffage, éclairage, approvisionnement d'eau, etc., pour tous les édifices publics de la Nouv.-Ecosse (*voir* détails à la page 18)			21,172 07	21,172 07
Total pour la Nouvelle-Ecosse	80,079 54	6,585 06	21,305 98	107,970 58
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral		350 67		350 67
Montague, bureau de poste		34 58		34 58
Summerside "		68 25		68 25
Chauffage, éclairage, approvisionnement d'eau, etc., pour tous les édifices publics dans l'Ile du Prince-Edouard (*voir* détails à la page 18)			4,964 51	4,964 51
Total pour l'Ile du Prince-Edouard		453 50	4,964 51	5,418 01
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc		268 70		268 70
Carleton (Saint-Jean) bureau de poste, etc		7 85		7 85
Chatham, bureau de poste, etc		90 20		90 20
Dalhousie "		25 30		25 30
Frédéricton "		144 30		144 30
Moncton "		41 76		41 76
Newcastle "		23 32		23 32
A reporter		601 43		601 43

2e partie—Etat A.—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report		601 43		601 43
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Portland (Saint-Jean) bureau de poste, etc		62 18		62 18
Saint-Jean, édifice de la douane		662 68		662 68
" bureau du revenu de l'intérieur		83 76		83 76
" bureau de poste		898 65		898 65
" caisses d'épargnes		32 23		32 23
St-Stephen, bureau de poste, etc		1 00		1 00
Sussex "		9 75		9 75
Tracadie lazaret		228 09		228 09
Woodstock, bureau de poste, etc		93 63		93 63
Chauffage, éclairage, système d'aqueduc, etc., pour tous les édifices publics du Nouveau-Brunswick (*voir* détails à la page 18)			19,759 06	19,759 06
Total pour le Nouveau-Brunswick		2,673 40	19,759 06	22,432 46
Québec.				
Aylmer, bureau de poste		1,028 20		1,028 20
Berthierville "		145 19		145 19
Station de quarantaine de la Grosse-Ile		2,090 46		2,090 46
Hull, bureau de poste		8 85		8 85
Joliette "		16 00		16 00
Lachine "		412 50		412 50
Laprairie "		3 85		3 85
Lévis "		1 25		1 25
Montréal, édifice de la douane		562 81		562 81
" entrepôt de vérification	3,098 99	2,010 81		5,109 80
" bureau du revenu de l'intérieur		1,650 71		1,650 71
" bureau de poste	7,894 52	5,921 53		13,816 05
" " ascenseurs			3,518 50	3,518 50
" bureau du commis des travaux		7 60		7 60
" édifices fédéraux en général, Québec		100 95		100 95
Québec, édifices de la citadelle (logem. du gouv. général)		2,583 99		2,583 99
" bureau du commis des travaux		272 82		272 82
" bureau des mesureurs de bois		11 00		11 00
" édifice de la douane	3,376 52	1,997 23		5,373 75
" édifices fédéraux en général		50 00		50 00
" entrepôt de vérification		859 50		859 50
" bureau d'immigration	837 77	37 23		875 00
" bureau du revenu de l'intérieur		501 77		501 77
" observatoire		726 14		726 14
" bureau de poste		5,545 20		5,545 20
" quai de la Reine	4,070 94	3 70		4,074 64
" bureau des poids et mesures		5 50		5 50
Richmond bureau de poste		341 79		341 79
Saint-Thomas de Montmagny, bureau de poste		35 70		35 70
Rimouski, bureau de poste	118 42	38 18		156 60
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste		669 90		669 90
Sherbrooke, bureau de poste, etc		599 99		599 99
Sorel "		185 33		185 33
Saint-Hyacinthe "		224 23		224 23
Saint-Jérôme "		40 37		40 37
Saint-Jean "		2,283 36		2,283 36
Saint-Roch de Québec, bureau de poste		8 90		8 90
Trois-Rivières, douane		64 62		64 62
" bureau de poste		388 18		388 18
Valleyfield "		15 75		15 75
West-Farnham "		36 00		36 00
Chauff., éclairage, eau, etc., pour tous les édifices pub. dans la prov. de Québec, (*voir* détails à la page 19)			47,885 19	47,885 19
Total pour Québec	19,397 16	31,487 09	51,403 69	102,287 94

2E PARTIE.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.				
Alexandria, école de réforme	13,991 30			13,991 30
Almonte, bureau de poste, etc		1 00		1 00
Amherstburg, bureau de poste		246 20		246 20
Arnprior, bureau de poste, douane, etc	6,010 72			6,010 72
Belleville, bureau de poste	557 00	1,242 86		1,799 86
Berlin "		34 68		34 68
Brampton, bureau de poste, etc.		55 88		55 88
Brantford "		153 25		153 25
Brockville "	824 35	252 60		1,076 95
Carleton-Place "		1 00		1 00
Cayuga "		280 78		280 78
Chatham "		118 27		118 27
Cobourg "		23 86		23 86
Cornwall "		56 30		56 30
Galt "		142 31		142 31
Gananoque, douane		653 54		653 54
" bureau de poste		38 05		38 05
Goderich "		54 00		54 00
Guelph "		318 35		318 35
Hamilton, bureau de poste, etc		366 75		366 75
Ingersoll, bureau de poste	9,692 68	8 80		9,701 48
Kingston, douane		452 70		452 70
" salle d'exercice militaire	9,738 43			9,738 43
" bureau du revenu de l'intérieur		19 30		19 30
" bureau de poste		578 41		578 41
Lindsay "		20 42		20 42
London, douane		86 83		86 83
" bureau de poste		1,200 31		1,200 31
Napanee		73 02		73 02
Niagara-Falls, bureau de poste		470 49		470 49
Orangeville		224 01		224 01
Orillia		147 05		147 05
Ottawa, palais législatif et départements :—				
Bloc de l'est, nouvel ascenseur	4,105 04			4,105 04
Bloc de l'ouest, nouvelles bouilloires	7,004 03			7,004 03
" reconstruction après le feu	59,857 92			59,857 92
Bloc Langevin, meil. protect. cont. le feu et voûtes	32,950 92			32,950 92
" bureau des patentes, établissement de photographie	6,796 25			6,796 25
" dommages, S. Howell	600 00			600 00
Réparations et meubles		82,935 97		82,935 97
Téléphone, service			3,999 43	3,999 43
Ottawa, terrains du Parlement :—				
Trottoirs en asphalte et voieries	8,873 83			8,873 83
Nouvelle serre	5,011 71			5,011 71
Entretien des terrains			5,033 91	5,033 91
Enlèvement de la neige			1,649 96	1,649 96
Parc de la côte du Major, clôture et mur	3,881 70			3,881 70
" " entretien			3,549 24	3,549 24
Ottawa, ferme expérimentale	5,947 60	769 93		6,717 53
" musée géologique		28 44		28 44
" galerie nationale des arts		343 25		343 25
" bureau de poste		724 75		724 75
" " pouv. p. la machine à estamper			16 25	16 25
" imprimerie		2,303 56		2,303 56
" Rideau-Hall, réparations et meubles		14,466 38		14,466 38
" " terrains, $2,525.35; neige, $319; gardien, $547.50; chauf. et éclairage, $8,000			11,391 85	11,391 85
Pembroke, bureau de poste		4 75		4 75
Peterborough "		411 68		411 68
Pointe Edouard, bureau d'immigration		123 00		123 00
A reporter	175,843 48	109,432 73	25,640 64	310,916 85

2e PARTIE.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Designation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	175,843 48	109,432 73	25,640 64	310,916 85
Ontario—Fin.				
Petrolea, bureau de poste		37 95		37 95
Port-Arthur, bureau d'immigration		799 00		799 00
" bureau de poste		103 40		103 40
Port-Colborne "	1,265 00	270 95		1,535 95
Port-Dover, bureau du revenu de l'intérieur		7 50		7 50
Port-Hope, bureau de poste		121 00		121 00
Prescott "		504 39		504 39
Rat-Portage, bureau de poste, etc	12,969 55			12,969 55
Smith's-Falls, bureau de poste		10 24		10 24
Stratford " etc		25 34		25 34
Strathroy "		71 55		71 55
Sainte-Catherine "		202 80		202 80
Saint-Thomas "		57 97		57 97
Toronto, douane		1,054 30		1,054 30
" entrepôt de vérification	511 60	1,348 49		1,860 09
" bureau du revenu de l'intérieur	465 00	1,612 34		2,077 34
" bureau de poste	300 00	1,725 54		2,025 54
" édifices publics en général			95 95	95 95
Trenton, bureau de poste		11 98		11 98
Walkerton "		992 89		992 89
Windsor "		532 50		532 50
Woodstock "	7,065 25			7,065 25
Eclairage, chauffage, eau, etc., pour tous les édifices publics d'Ontario (*voir* détails à la page 19)			172,311 50	172,311 50
Total pour Ontario	198,419 88	118,922 86	198,048 09	515,390 83
Manitoba.				
Birtle, bâtisse des immigrants		65 68		65 68
Brandon, ferme expérimentale		391 54		391 54
Brandon, bureau des terres fédérales		47 00		47 00
" bâtisse des immigrants		54 46		54 46
" bureau de poste		43 90		43 90
Dauphin, bâtisse des immigrants	250 55			250 55
Portage-la-Prairie, bureau de poste, etc	1,914 32			1,914 32
Winnipeg, bureau de l'ingénieur des travaux		150 90		150 90
" douane		1,426 51		1,426 51
" bureau des terres		14 75		14 75
" entrepôt d'évaluation		53 59		53 59
" bâtisse des immigrants		522 82		522 82
" bureau de poste		1,336 91		1,336 91
" caisses d'épargnes		2 50		2 50
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics du Manitoba (*voir* détails à la page 21)			13,833 00	13,833 00
Total pour le Manitoba	2,164 87	4,110 56	13,833 00	20,108 43
Territoires du Nord-Ouest.				
Calgary, palais de justice		166 10		166 10
" bâtisse des immigrants		1 56		1 56
" bureau de poste		80 65		80 65
Edmonton, bureau des terres		11 00		11 00
" bâtisse des immigrants		30 00		30 00
" bureau d'enregistrement		32 05		32 05
Elkhorn, école des sauvages		232 02		232 02
Indian-Head, ferme expérimentale	220 00	71 75		291 75
Lethbridge, douane		1,032 25		1,032 25
" bureau de poste		161 65		161 65
A reporter	220 00	1,819 03		2,039 03

2E PARTIE.—ÉTAT A.—DÉPENSES.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	220 00	1,819 03	....	2,039 03
Territoires du Nord-Ouest—Fin.				
Macleod, douane	....	10 25	....	10 25
" palais de justice	....	2 75	....	2 75
Medicine Hat, palais de justice	183 03	....	....	183 03
Moosomin "	....	157 89	....	157 89
Prince-Albert, "	900 58	91 00	....	991 58
" bureau d'enregistrement	....	93 58	....	93 58
Qu'Appelle, palais de justice	....	5 75	....	5 75
Régina, palais de justice	....	163 75	....	163 75
" bâtisse des immigrants	....	13 12	....	13 12
" bureau des terres	1,001 70	....	....	1,001 70
" résidence du lieutenant-governeur	....	683 25	....	683 25
" bureau d'enregistrement	....	29 95	....	29 95
Yorkton, bâtisse des immigrants	2,569 58	....	....	2,569 58
Chauffage, éclairage, eau pour tous les édifices publics du Nord-Ouest, (*voir* détails à la page 21)	....	....	13,386 46	13,386 46
Total pour le Nord-Ouest	4,874 89	3,070 32	13,386 46	21,331 67
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale	266 92	178 90	....	445 82
Nanaïmo, bureau de poste, etc	....	10 20	....	10 20
New-Westminster, bureau des terres	....	92 25	....	92 25
" bâtisse temporaire	2,418 31	....	....	2,418 31
" bureau de l'ingénieur	....	96 13	....	96 13
Vancouver, salle d'exercices	157 60	....	....	157 60
" entrepôt de vérification	....	40 00	....	40 00
" bureau de poste	....	2,640 40	....	2,640 40
" bureau de l'inspect. des bateaux à vapeur	....	99 44	....	99 44
Victoria, bureau de l'ingénieur	....	5 00	....	5 00
" douane	....	92 65	....	92 65
" salle d'exercice	....	22 50	....	22 50
" hôpital de la marine	....	6 00	....	6 00
" bureau de poste	19,641 53	58 60	....	19,700 13
" " ascenseurs	....	....	227 10	227 10
" " répar. du vieux bur. de poste	....	1,532 52	....	1,532 52
Williams-Head, station de quarantaine	342 29	3,970 85	....	4,313 14
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics de la Colombie-Anglaise (*voir* page 22)	....	....	10,212 04	10,212 04
Total pour la Colombie-Britannique	22,826 65	8,845 44	10,439 14	42,111 23
ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.				
Impressions, papeterie, instruments, dép. de voyage, etc	....	....	12,747 23	12,747 23

2E PARTIE.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations, etc.	Personnel et entretien.	Total.
RIVIÈRES ET HAVRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Advocate Harbour, quai		1,781 98			1,781 98
Arisaig	1,908 28		599 82		2,508 10
Barrington Passage	601 21		398 79		1,000 00
" (Chenal de Sherrow)	1,494 10				1,494 10
Beaver Harbour			15 00		15 00
Belliveau Cove			1,999 99		1,999 99
Grand Bras d'Or			20 43		20 43
Canada Creek, brise-lames			1,037 75		1,037 75
Chéticamp			1,639 80		1,639 80
Clark's Harbour, brise-lames		726 00			726 00
Ile Coffin			939 62		939 62
Cow Bay, brise-lames			5,000 00		5,000 00
Cribbin's Point			390 14		390 14
Digby			403 54		403 54
East Bay, rive nord			304 24		304 24
East Ragged Island, quai		1,252 07			1,252 07
Tracadie-est		2,800 62			2,800 62
Englishtown, quai		23 36			23 36
Ile du Renard			200 00		200 00
Grand-Etang	143 15		152 20		295 35
Halifax, cale-sèche				10,000 00	10,000 00
Halifax, term. ch. de fer Inter. $1,276 67 Moins payé par le départ. des Ch. de fer et Canaux 900 00	376 67				376 67
Hall's Harbour		2,167 68			2,167 68
Hampton Pier			1,999 79		1,999 79
Havre au Bouché	8,182 00				8,182 00
Havres généralement, N.-E.				2,762 63	2,762 63
Hantsport		3,481 00			3,481 00
Irish Cove			209 31		209 31
Iona, quai		485 66			485 66
Johnston's Harbour			10 00		10 00
Jordon Bay, est			2,348 32		2,348 32
Judique, Indian Point, nouveau quai		8,683 00			8,683 00
L'Ardoise			3,190 97		3,190 97
Livingston Cove		2,999 94			2,999 94
Lockport	2,207 93				2,207 93
Louis Head			590 00		590 00
Lower Woods Harbour	230 24				230 24
McNairs Cove			893 56		893 56
McNutt's Island		638 11			638 11
Mabou			289 38		289 38
Maitland, (comté de Hants)			202 45		202 45
Margaree, (extension de la jetée)		4,051 00	178 66		4,229 66
Merigomish Harbour		647 03			647 03
Meteghan, brise-lames			1,093 74		1,093 74
Rivière Meteghan		4,001 76			4,001 76
Monks Head			272 45		272 45
Morden			498 80		498 80
Wallace-nord			481 98		481 98
Ogilvie			50 00		50 00
Etang aux Huîtres (Guysboro')		1,170 75			1,170 75
Petit de Grat		1,046 41			1,046 41
Pictou (Dwyer's Wharf)	383 02				383 02
" Est "			119 19		119 19
" Intercolonial $2,418 42 Moins payé par le départ. des Ch. de fer et Canaux 1,899 77	518 67				518 67
Ile de Pictou		766 85			766 85
" débarcadère	272 53				272 53
A reporter	16,317 80	36,723 22	25,529 92	12,762 63	91,333 57

2E PARTIE.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	16,317 80	36,723 22	25,529 92	12,762 63	91,333 57
Nouvelle-Ecosse—Fin.					
Phare de Pictou		2,179 20			2,179 20
Lac Porter			100 00		100 00
Port-Hood	1,510 73		1,100 00		2,610 73
" Joli			1,195 91		1,195 91
" Latour		3,335 98			3,335 98
" Maitland (comté de Yarmouth)			710 35		710 35
" Mulgrave $858 75 Moins payé par le département des ch. de f. et c. 525 00	333 75				333 75
Rivière Hébert, village, quai		962 80			962 80
Round Bay			50 00		50 00
Sainte-Anne Rivière du Nord		737 36			737 36
Salmon River (comté d'Halifax.)		1,646 89			1,646 89
Sanford ou Cranberry Head		3,497 29			3,497 29
Swim's Point, quai		2,025 18			2,025 18
Anse à la Truite		2,000 00	361 12		2,361 12
Haut Port-Latour		2,041 88			2,041 88
Upper Woods Harbour		1,336 62			1,336 62
Arichat-Ouest			685 39		685 39
Western Head			965 79		965 79
Pointe-Blanche			902 26		902 26
Whycocomagh		1,040 67			1,040 67
Havre de Windsor		3,999 25			3,999 25
Chezzetcook-Ouest			1,000 09		1,000 09
Yarmouth	9,682 71		597 16		10,279 87
Totaux, Nouvelle-Ecosse	27,844 99	61,526 34	33,197 99	12,762 63	135,331 95
Ile du Prince-Edouard.					
Belfast		509 46			509 46
Brae, brise-lames		860 73			860 73
Charlottetown, quai du ch. de fer Int.	6,164 00				6,164 00
" bouch. d'égout. $583 89 MOINS—Payé par la commission de l'égout 362 50	221 39				221 39
China Point		104 53			104 53
Clifton			353 11		353 11
Gaspereaux			31 00		31 00
Georgetown			399 98		399 98
Havres en général				1,315 64	1,315 64
Pointe Hagarty			134 10		134 10
Hickey jetée			754 60		754 60
Pointe Hurd	3,790 38				3,790 38
Pointe Lewis			60 00		60 00
Miminigash, travaux dans le havre			1,998 87		1,998 87
" brise-lames		1,661 60			1,661 60
Rivière au Vison			500 10		500 10
New-London			735 05		735 05
Rustico-Nord			182 55		182 55
Pointe-Rouge, quai			985 83		985 83
Baie Sainte-Marie, jetée			435 17		435 17
Baie Saint-Pierre, jetée		500 02			500 02
Souris, Pointe de Knight		5,083 11			5,083 11
Summerside	2,138 83	39 42			2,178 25
Tignish			6,734 00		6,734 00
Rivière Vernon			146 83		146 83
Pointe-Ouest, quai		6,258 00			6,258 00
Totaux, Ile du Prince-Edouard.	12,314 60	15,016 87	13,451 19	1,315 64	42,098 30

2e partie.—Etat A.—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick.					
Anderson's Hollow			121 31		121 31
Rivière-Noire			450 00		450 00
Bouctouche			997 38		997 38
Burntchurch		159 29			159 29
Campbellton			1,061 99		1,061 99
Cap-Tourmente			4,738 63		4,738 63
Caraquet			514 69		514 69
Clifton, brise-lames		500 00			500 00
Cocagne			2,989 67		2,989 67
Havres en général				2,762 64	2,762 64
Mispec			800 00		800 00
Pointe-du-Chêne			35 00		35 00
Richibouctou			6,866 88		6,866 88
Rivière Saint-Jean—					
Rivière au Saumon		351 52			351 52
Rivière Tobique		577 20			577 20
Entre la rivière et le Grand-Lac $1,200 30		137 26			137 26
Chipman (Queen's Co) 942 85					
Fredericton 2,852 54					
Canal Grimcross 2,785 84					
Springhill 305 77					
Outillage du drag. *Clamshell* (non divise) 1,612 11	9,699 41				9,699 41
Havre de Saint-Jean $12,867 96					
Moins—Reçu pour dragage fait à un quai privé 100 00	12,767 96				12,767 96
Havre de Saint-Jean—					
Brise-lames de la Pointe-du-Nègre			4,801 20		4,801 20
Relevé hydrographique		2,480 77			2,480 77
Fort-Dufferin, travaux de protection			1,397 97		1,397 97
Port de Shippegan		4,026 21	497 01		4,523 22
Stony Creek			0 50		0 50
Tracadie		76 19			76 19
Deux-Rivières, quai		2,151 37			2,151 37
Haut de la rivière au Saumon	250 00				250 00
Totaux, Nouveau-Brunswick	22,717 37	10,459 81	25,272 23	2,762 64	61,212 05
Québec.					
Anse à Beaufils		943 02			943 02
Anse à l'Eau (Tadousac)		1,489 29	670 48		2,159 77
Anse aux Gascons (Pt. Daniel-Est)		5,047 57			5,047 57
Anse Saint-Jean, jetées			1,000 27		1,000 27
Baie Saint-Paul, Cap aux Corbeaux		7,264 00			7,264 00
Berthier (en haut)	6,941 28				6,941 28
" (en bas)			385 07		385 07
Boucherville	237 95				237 95
Bic			97 11		97 11
Cacouna		3,984 93			3,984 93
Cap à l'Aigle			259 85		259 85
Carleton			55 09		55 09
Cap Santé		572 67			572 67
Cèdres, quai			1,498 96		1,498 96
Chicoutimi, quai		1,499 27	172 03		1,671 30
Coteau Landing	8,814 40				8,814 40
Doucet's Landing	3,739 06				3,739 06
Etang du Nord			1,603 19		1,603 19
Pointe Gatineau			18 90		18 90
A reporter	19,732 69	20,800 75	5,760 95		46,294 39

2e partie.—État A.—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	19,732 69	20,800 75	5,760 95		46,294 39
Québec—Suite.					
Grandes Bergeronnes			401 26		401 26
Grand Pabos			422 87		422 87
Grande Rivière			773 28		773 28
Iberville, quai		6,784 32			6,784 32
Ile Gros Bois	232 59				232 59
Ile aux Coudres			998 34		998 34
Ile Perrot		2,486 73			2,486 73
Kamouraska		5,020 22			5,020 22
Lac Saint-Jean, jetées—					
Peribonka $1,299 31					
Rivière à la Pipe 1,999 86					
Roberval 80 67					
Saint-Félicien 1,109 19					
Havres et rivières en général 100 00		4,489 03		100 00	4,589 03
Lac Saint-Jean, placement des bouées—					
Ashouapmouchouan $68 22					
Grande Décharge 5 68					
Rivière Mistassini 142 00					
Peribonka 28 43				244 33	244 33
Lanoraie			588 77		588 77
Laprairie, brise-glace	8,161 88	1,791 27			9,953 15
Lévis, cale-sèche				7,235 88	7,235 88
Lauzon			1,029 31		1,029 31
Les Eboulements			1,500 89		1,500 89
L'Islet		1,474 00			1,474 00
Longueuil			9,986 59		9,986 59
Lotbinière			188 92		188 92
Bas du Saint-Laurent, débarcadères		142 18			142 18
Magog			49 00		49 00
New-Carlisle			228 50		228 50
Newport			244 48		244 48
Oak-Point (Co. Bonaventure)			100 00		100 00
Papineauville	640 00				640 00
Jetées en aval de Québec				2,543 57	2,543 57
Pointe aux Esquimaux				90 00	90 00
Pointe Claire		4,022 06			4,022 06
Pointe Saint-Julien			104 67		104 67
Pointe aux Trembles	660 35				660 35
Port-Daniel			767 89		767 89
Port Lewis		2,494 47			2,494 47
Port au Saumon			403 36		403 36
Québec, quai de la Reine			636 00		636 00
Rimouski, jetée			83 21		83 21
Rivière Beauport		3,998 62			3,998 62
" du Lièvre, écluse			12 03	853 30	865 33
" " (réclam. ponr dom.)		193 70			193 70
" Cap Chatte, jetée		3,502 08			3,502 08
" Chateauguay	4,725 00				4,725 00
" Richelieu, jet. de pro. con. les gl.			555 93		555 93
" du Loup (en bas)			3,698 47		3,698 47
" " (en haut)	1,200 50				1,200 50
" du Sud		2,987 72			2,987 72
" Richelieu, chenal de Belœil		5,496 39		120 00	5,616 39
" Sainte-Anne de la Pérade			24 00		24 00
" Saint-François	2,882 17				2,882 17
" Saint-Laurent, chenal des nav.*	315,028 35				315,028 35
" Saint-Louis Head Gates				152 00	152 00
" Saint-Maurice, Grandes Piles à Latuque	255 00				255 00
" Touladie		1,401 70			1,401 70
A reporter	353,518 53	67,085 24	28,558 72	11,339 48	460,501 57

*Ces dépenses couvrent les améliorations et les réparations du matériel aussi bien que les travaux.

2e partie—État A.—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	353,518 53	67,085 24	28,558 72	11,339 08	460,501 57
Québec—Fin.					
Sainte-Agathe des Monts			348 39		348 39
Saint-Alexis, Baie des Ha ! Ha !		3,999 90			3,999 90
Saint-Alphonse (Bagotville)			2,000 57		2,000 57
Saint-Anicet		1,423 75			1,423 75
Sainte-Anne de Bellevue			43 10		43 10
Sainte-Anne de Sorel		5,191 05			5,191 05
Sainte-Anne du Saguenay		1,099 81			1,099 81
Saint-Antoine	613 39				613 39
Saint-Croix	207 19				207 19
Saint-Fulgence		1,498 38			1,498 38
Sainte-Geneviève			1,036 16		1,036 16
Saint-Irénée			5,024 56		5,024 56
Saint-Jean des Chaillons		4,902 62			4,902 62
Saint-Laurent (Ile d'Orléan)			2,153 81		2,153 81
Saint-Michel de Bellechasse	5,873 86		406 00		6,279 86
Saint-Nicholas	92 11	8,497 26			8,589 37
Saint-Jean	3,154 50				3,154 50
Saint-Roch des Aulnaies		183 46			183 46
Sandy Bay			5 46		5 46
Baie de Sillery		5,083 57			5,083 57
Varennes	1,030 38				1,030 38
Yamaska, écluse			2,278 21	615 93	2,894 14
Havres et rivières en général	2,135 78			4,047 12	6,182 90
Totaux, Québec	366,625 74	98,965 04	41,854 98	16,002 13	523,447 89
Ontario.					
Amherstburg	31 57				31 57
Bayfield	1,200 00		1,521 25		2,721 25
Belleville	3,664 76				3,664 76
Big Bay, quai			54 60		54 60
Bowmanville	1,297 36	2,000 00			3,297 36
Burlington, chenal et pont			1,783 91	1,798 93	3,582 84
Cobourg	1,035 87		25 00		1,060 87
Ile Cockburn			414 95		414 95
Collingwood, brise-lames	31,430 57		150 00		31,580 57
Baie du Français	498 00				498 00
Goderich		2,886 11			2,886 11
"	9,632 41				9,632 41
" rivière du sud			76 17		76 17
Hamilton	70 01				70 01
Havres généralement	3,605 67			4,843 66	8,449 33
Hilton (ou Marksville)			108 73		108 73
Hawkesbury	2,994 25				2,994 25
Quai de Honora (Ile Manitoulin)			14 00		14 00
Port Jordan	2,546 99				2,546 99
Rivière Kaministiquia	10,208 05				10,208 05
Kincardine		3,374 39	2,446 35		5,820 74
Kingston, cale-sèche		46 90		5,046 70	5,093 60
" Havre	13,323 75				13,323 75
Lacs Simcoe et Couchiching			15 00		15 00
L'Orignal		6,009 12			6,009 12
Meaford	2,781 61	2,597 47			5,379 08
Midland	2,451 06				2,451 06
Newcastle	191 11		749 94		941 05
North Bay		10,773 40			10,773 40
Oakville	740 46		3,775 37		4,515 83
Owen Sound	9,885 40				9,885 40
A reporter	97,558 90	27,687 39	11,135 27	11,689 29	148,100 85

2e Partie—Etat A.—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beport	97,558 90	27,687 39	11,135 27	11,689 29	148,100 85
Ontario—Fin.					
Owen-Sound, rembourser la ville, etc	3,263 21				3,263 21
Picton	7,000 00				7,000 00
Port-Albert			997 93		997 93
Port-Arthur			72 32		72 32
Port-Burwell	3,270 00	21,594 88			24,864 88
Port-Colborne			598 43		598 43
Port-Elgin		2,896 00			2,896 00
Port-Hope			5,515 00		5,515 00
Port-Maitland			458 05		458 05
Port-Stanley (améliorations du havre)		10,000 00			10,000 00
" répar. aux jetées et dragage.	1,793 72		8,252 59		10,046 31
Rivière à la Pluie		554 00			554 00
Portage du Rat, barrage			203 66		203 66
Richard's Landing (Ile Saint-Joseph)		3,023 35			3,023 35
Rockland	582 00				582 00
Havre de Rondeau			3,499 93		3,499 93
Rivière Saugeen	4,097 50				4,097 50
Thornbury			999 99		999 99
Havre de Toronto	9,981 18	8,251 08			18,232 26
Trenton	146 80				146 80
Totaux, Ontario	127,723 31	74,006 70	31,733 17	11,689 29	245,152 47
Manitoba.					
Rivière Rouge, embouchure	8,025 14				8,025 14
Havres généralement, Manitoba				470 35	470 35
Lac Manitoba, issue additionnelle		202 75			202 75
Totaux, Manitoba	8,025 14	202 75		470 35	8,698 24
Territoires dn Nord-Ouest.					
Havres, rivières et ponts				69 55	69 55
Total, Territoires du N.-Ouest				69 55	69 55
Colombie-Britannique.					
Rivière-Colombie, en amont de Golden.	2,962 22				2,962 22
" Upper et Lower Arrow Lakes		4,999 39			4,999 39
" Enlev. rocs en amont de Revelstoke		1,818 67			1,818 67
" Barr. à Cariboo City.		1,991 43			1,991 43
Rivière Duncan		2,946 43			2,946 43
Esquimalt, cale-sèche				11,957 05	11,957 05
Rivière Fraser, travaux de protection		39,955 89			39,955 89
" enlever troncs d'arbre			7,431 66		7,431 66
" dragage	1,808 87				1,808 87
Rivière Thomson 50 00			50 00		50 00
" Somas 27 00			27 00		27 00
Havres en général 3,433 08	754 21			3,433 08	4,187 29
Rivière Kootenay, en bas, Fort-Steele		3,852 58			3,852 58
Havre de Nanaïmo, chenal du sud	10,544 92				10,544 92
Rivière Nikomekel			307 05		307 05
Rivière Skeena			2,468 33		2,468 33
Havre de Vancouver	1,385 26				1,385 26
Williams' Head, quarantaine		5,040 23			5,040 23
Totaux, Colombie-Britannique	17,455 48	60,604 62	10,284 04	15,390 13	103,734 27

2E PARTIE.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIERES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District provisoire du Yukon.					
Rivière Stikine, lac Teslin, etc.	....	15,445 85	....	....	15,445 85
* Rivières Yukon et Lewes	....	....	....	....	....
Total, Yukon	....	15,445 85	....	....	15,445 85
Généralité.					
Havres et rivières en général	3,162 04	....	....	5,003 83	8,165 87
DRAGUEURS ET MATÉRIEL DE DRAGAGE.					
Provinces maritimes	†	11,014 91	6,998 16	....	18,013 07
Ontario et Québec	†	59,558 43	9,814 11	....	69,372 54
Manitoba	†	....	4,069 09	....	4,069 09
Colombie-Britannique	†	....	2,768 94	....	2,768 94
Totaux, dragueurs	....	70,573 34	23,650 30	....	94,223 64
GLISSOIRES ET ESTACADES.					
District du Saint-Maurice	....	2,666 99	7,220 55	13,728 78	23,616 32
" d'Ottawa	....	....	....	20,633 85	20,633 85
Rivière Ottawa	....	34 30	3,587 34	....	3,621 64
" estacades des Chenaux allocat. à la Com. d'am.	....	....	1,724 34	....	1,724 34
" rivière Gatineau, Qué.	....	....	507 86	....	507 86
" " Coulonge "	....	....	1,398 83	....	1,398 83
" " Noire "	....	....	915 18	....	915 18
" " Dumoine "	....	....	548 93	....	548 93
" " Madawaska, Ont.	....	....	2,728 86	....	2,728 86
" " Petewawa "	....	....	1,571 79	....	1,571 79
District de Trent (ou Newcastle)	....	288 29	1,783 75	1,997 50	4,069 54
Droits de glissoires et d'estacades reçus	....	....	....	3,085 93	3,085 93
Totaux, glissoires et estacades	....	2,989 58	21,987 43	39,446 06	64,423 07
CHEMINS ET PONTS.					
Québec.					
Chambly (pont Yule, rivière Richelieu)	....	....	....	70 00	70 00
Ontario.					
Cité d'Ottawa, ponts et rues entretenus par le gouvernement :—					
Chaudière, pont Union	....	....	459 46	....	459 46
Chaudière, ponts ordinaires, etc. :—					
Côté d'Ottawa	....	....	1,050 11	....	1,050 11
" de Hull	....	....	285 03	....	285 03
Pont de la rue Maria	....	464 65	412 75	....	877 40
" des Sapeurs	....	2,324 30	570 14	....	2,894 44
" de la rue Wellington	....	....	4,261 76	....	4,261 76
" Dufferin	....	....	49 73	....	49 73
Eclairage de tous ces ponts, $2,210; arrosage, $188.40	....	....	....	2,398 40	2,398 40
A reporter	....	2,788 95	7,088 98	2,468 40	12,346 33

* *Voir* état des dépenses pour lesquelles il n'a pas été pourvu, page 16.

2E PARTIE.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Description des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PONTS ET CHEMINS.—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report		2,788 95	7,088 98	2,468 40	12,346 33
Territoires du Nord-Ouest.					
Pont de Banff (rivière à l'Arc)			1,660 94		1,660 94
" Banff (rivière à l'Ecume)		2,867 79			2,867 79
" Battleford (rivière Bataille)			199 97		199 97
" Edmonton (riv. Saskatchewan)		24,787 75			24,787 75
" Standoff (rivières du Ventre et Kootenay)		100 00			100 00
Trail de Edmonton vers le District du Yukon		233 09			233 09
Chemins et ponts en général				300 00	300 00
Totaux, chemins et ponts		30,777 58	8,949 89	2,768 40	42,495 87
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.					
Terreneuve.					
Ligne du Cap Ray (subvention)				250 00	250 00
Nouvelle-Ecosse.					
Cap-Sable				25 00	25 00
Chéticamp				806 63	806 63
Pointe-Basse (Low Point)				50 00	50 00
Anse à la Viande (Meat Cove)			2,097 06	1,800 68	3,897 74
Ile Saint-Paul			500 00		500 00
Ile du Prince-Edouard.					
Câble reliant l'Ile du Prince-Edouard à la terre ferme (subvention)				1,946 66	1,946 66
Nouveau-Brunswick.					
Escuminac				442 24	442 24
Baie de Fundy			4,900 00	1,516 05	6,416 05
Québec.					
Anticosti-Gaspé			1,800 00	2,087 35	3,887 35
Grosse-Ile, station de la quarantaine				975 51	975 51
Iles de la Madeleine			6,200 00	2,366 17	8,566 17
Rive Nord du Saint-Laurent :—					
Est de Bersimis		13,790 70		5,355 39	19,146 09
Ouest "				4,988 11	4,988 11
Provinces maritimes et golfe en général.					
Matériel du vap. *Newfield* pour la pose—réparations et améliorations				920 52	920 52
Dépenses en général				3,128 49	3,128 49
Ontario.					
Ile Pelée			1,436 02	217 85	1,653 87
A reporter		13,790 70	16,933 08	26,876 65	57,600 43

2E PARTIE.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite*.

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report		13,790 70	16,933 08	26.876 65	57,600 43
Territoires du Nord-Ouest.					
Télégraphes en général			369 82	14,137 52	14,507 34
Colombie-Britannique.					
Cap-Alberni, ligne de Beale		4,052 68			4,052 68
Ashcroft-Barkerville, télégraphe				3,198 70	3,198 70
Nanaïmo-Comox				4,411 76	4,411 76
Kamloops-Nicola		1,209 10			1,209 10
Cap-Victoria, ligne de Beale				4,332 34	4,332 34
Généralité.					
Service télégraphique en général				1,137 90	1,137 90
Totaux, télégraphes		19,052 48	17,302 90	54,094 87	90,450 25
DIVERS.					
Statue de Sa Majesté la Reine en commémoration du jubilé de diamant		19 80			19 80
Monument à l'hon. Alexander Mackenzie		5,018 40			5,018 40
Funérailles de sir John Thompson				750 00	750 00
Gratification à la veuve de J. H. Marchand				100 00	100 00
Gratification à la veuve de E. A. Mara				190 00	190 00
" " Wm. Byrne				112 50	112 50
" à la brigade de feu d'Aylmer pr serv. rendus à l'inc. du bloc de l'ouest				150 00	150 00
Hydrographie et inspections				16,271 06	16,271 06
Agence des travaux publics, C.-B.				1,989 15	1,989 15
Employés temporaires—					
Division du secrétaire et du comptable				25,000 00	25,000 00
" de l'architecte en chef				20,000 00	20,000 00
" de l'ingénieur en chef				41,994 38	41,994 38
" service des télégraphes				2,900 00	2,900 00
" du photogr. du dépt., ½ du salaire				700 00	700 00
Totaux divers		5,038 20		110,157 09	115,195 29
DÉPENSES NON CLASSIFIÉES.					
Les dépenses ci-après indiquées ont été encourues en 1898-99 pour organiser et commencer certains travaux dans le district du Yukon et dans le nord-est de la Colombie-Britannique ; elles ne peuvent encore être classifiées parmi les dépenses de travaux exécutés. La classification sera faite dans le rapport annuel de 1899-1900. Les montants ont été imputés aux appropriations de 1898-99 comme suit :— Rivière Yukon et Lewes et ligne télégraphique... $24,836 57; Dragage, Colombie-Britannique... 2,500 00; Hydrographie et inspect. 10,000 00		37,336 57			37,336 57
Total—Dépenses non classifiées		37,336 57			37,336 57

2E PARTIE—ETAT A.—DÉPENSES—*Fin.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
RÉCAPITULATION.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	....	80,079 54	6,585 06	21,305 98	107,970 58
Ile du Prince-Edouard	....	....	453 50	4,964 51	5,418 01
Nouveau-Brunswick	....	....	2,673 40	19,759 06	22,432 46
Québec	....	19,397 16	31,487 09	51,403 69	102,287 94
Ontario	....	198,419 88	118,922 86	198,048 09	515,390 83
Manitoba	....	2,164 87	4,110 56	13,833 00	20,108 43
Territoires du Nord-Ouest	....	4,874 89	3,070 32	13,386 46	21,331 67
Colombie-Britannique	....	22,826 65	8,845 44	10,439 14	42,111 23
Edifices publics en général	....	....	....	12,747 23	12,747 23
Totaux, havres et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	27,844 99	61,526 34	33,197 99	12,762 63	135,331 95
Ile du Prince-Edouard	12,314 60	15,016 87	13,451 19	1,315 64	42,098 30
Nouveau-Brunswick	22,717 37	10,459 81	25,272 23	2,762 64	61,212 05
Québec	366,625 74	98,965 04	41,854 98	16,002 13	523,447 89
Ontario	127,723 31	74,006 70	31,733 17	11,689 29	245,152 47
Manitoba	8,025 14	202 75	....	470 35	8,698 24
Territoires du Nord-Ouest	....	....	....	69 55	69 55
Colombie-Britannique	17,455 48	60,604 62	10,284 04	15,390 13	103,734 27
District provisoire du Yukon	....	15,445 85	....	....	15,445 85
Havres et rivières en général	3,162 04	....	....	5,003 83	8,165 87
Totaux, dragueurs et outillage	....	70,573 34	23,650 30	....	94,223 64
" glissoirs et estacades	....	2,989 58	21,987 43	39,446 06	64,423 07
" chemins et ponts	....	30,777 58	8,949 89	2,768 40	42,495 87
" lignes télégraphiques	....	19,052 48	17,302 90	54,094 87	90,450 25
" divers	....	5,038 20	....	110,157 09	115,195 29
" non classifiées	....	37,336 57	....	....	37,336 57
	585,868 67	829,758 72	403,832 35	617,819 77	2,437,279 51

(*Fin de l'Etat A.*)

ÉTAT B.—Donnant les détails des services suivants pour l'entretien des édifices publics, savoir, le loyer, gardiens et machinistes, salaires et approvisionnements, chauffage, éclairage, eau ; (le total pour chaque province étant reporté à l'Etat A.)

Edifices.	Loyers.	Salaires des ingénieurs, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	c.
Amherst, bureau de poste	....	454 70	211 90	289 01	20 00	975 61
Annapolis "	....	472 48	142 91	110 22	40 00	765 61
Antigonish "	....	456 49	79 28	46 26	10 00	592 03
Arichat, douane	....	....	148 00	....	....	148 00
Baddeck, bureau de poste	....	249 51	92 00	40 26	....	381 77
Dartmouth "	....	283 66	59 10	134 75	35 55	513 06
Halifax, bur. du sous-receveur général	1,200 00	....	35 95	41 55	17 40	1,294 90
" édifice fédéral	....	2,332 30	762 15	2,929 74	250 00	6 274 19
" bureau de l'ingénieur	362 00	....	....	....	....	362 00
" entrepôt d'évaluation	1,000 00	445 40	....	29 25	50 26	1,524 91
" salle d'exercice	....	45 73	456 05	....	....	501 78
" hangar des immigrants	....	572 00	235 35	389 87	....	1,197 22
" station de quarantaine	....	....	39 00	....	....	39 00
Lunenburg, bureau de poste	....	386 87	207 50	171 95	59 00	825 32
New-Glasgow "	....	349 86	146 80	364 80	100 00	961 46
Sydney-Nord "	....	400 86	116 50	319 75	22 00	859 11
Pictou, douane	....	373 56	112 46	20 85	....	506 87
" bureau de poste	....	12 73	83 42	217 60	10 85	324 60
Sydney, bureau de poste	....	406 51	136 13	296 43	20 00	859 07
Truro "	....	360 32	138 75	278 63	....	777 70
Windsor "	....	150 72	140 22	6 95	....	297 89
Yarmouth " etc.	....	461 68	249 09	407 20	72 00	1,189 97
Totaux, Nouvelle-Ecosse, portés à l'Etat A, page 3	2,562 00	8,215 38	3,592 56	6,095 07	707 06	21,172 07
Ile du Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice fédéral	....	2,038 34	456 08	1,059 37	168 75	3,722 54
" bureau de l'ingénieur	200 00	....	....	....	....	200 00
Montague, bureau de poste	....	176 81	42 89	10 31	....	230 01
Summerside "	....	472 85	233 12	105 99	....	811 96
Totaux, Ile du P.-E., portés à l'Etat A, page 3	200 00	2,688 00	732 09	1,175 67	168 75	4,964 51
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste, etc	....	509 42	308 26	23 50	....	841 18
Carleton, St-Jean, bureau de poste, etc	....	130 01	43 69	151 05	13 00	337 75
Chatham, bureau de poste, etc	....	340 00	296 80	156 00	....	792 80
Dalhousie "	....	454 70	178 76	9 66	....	643 12
Frédéricton "	....	455 10	253 36	485 88	48 00	1,242 34
Moncton "	....	489 45	194 74	328 48	134 00	1,146 67
Newcastle "	....	464 50	264 71	196 20	....	925 41
Portland, Saint-Jean, bureau de poste	130 90	....	38 17	....	12 50	181 57
Saint-Jean, douane	22 00	2,126 20	1,279 21	332 16	522 78	4,282 35
" bureau de poste	....	1,550 20	499 01	2,830 89	581 23	5,461 33
" bur. de l'inspect. des bateaux	....	....	....	73 56	....	73 56
" caisse d'épargne	....	....	226 05	....	17 52	243 57
Tracadie, lazaret	....	112 50	1,095 55	....	....	1,208 05
St-Stephen, bureau de poste, etc	....	459 15	106 98	381 90	64 00	1,012 03
Sussex, bureau de poste, etc	....	225 40	210 58	16 56	....	452 54
Woodstock, bureau de poste, etc	....	517 55	201 99	161 25	34 00	914 79
Totaux, Nouveau-Brunswick, portés à l'Etat A, page 4	152 90	7,834 18	5,197 86	5,147 09	1,427 03	19,759 06

2E PARTIE.—ETAT B.—Donnant les détails des services suivants pour l'entretien des édifices publics, etc.—*Suite.*

Edifices.	Loyers.	Salaires des ingénieurs, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Aylmer, bureau de poste........	....	92 58	155 65	38 53	31 50	318 26
Coaticook "	....	465 86	206 23	221 30	40 00	933 39
Dundee, douane.	....	....	30 00	....	....	30 00
Hull, bureau de poste, etc........	....	12 50	231 00	212 76	116 52	572 78
Joliette "	....	398 36	209 07	65 35	108 00	780 78
Lachine "	....	127 79	132 73	62 00	29 52	352 04
Laprairie "	....	64 70	105 65	31 57	40 00	241 92
Lévis, hangar des immigrants........	....	1 36	43 70	....	....	45 06
Montréal, bur. des exam. du service civil.	100 00	....	....	....	....	100 00
" douane	....	1,194 43	615 00	421 68	332 71	2,563 82
" édifices publics en général....	....	1,661 65	....	....	....	1,661 65
" salle d'exercices	....	658 28	....	....	....	658 28
" entrepôt d'évaluation........	....	1,619 94	1,835 50	650 36	570 09	4,675 89
" bureau d'immigration........	499 98	....	....	....	....	499 98
" bur. du revenu de l'intérieur..	....	684 00	199 50	174 30	103 79	1,161 59
" bureau de poste........	....	5,493 84	787 70	3,507 93	702 77	10,492 24
Berthierville "	....	22 58	87 51	17 25	30 00	157 34
Québec, bâtiments de la citadelle........	....	....	....	131 25	....	131 25
" bureau des mesureurs de bois ..	....	615 00	320 80	....	....	935 80
" douane	....	632 47	1,013 46	90 76	800 00	2,536 69
" bureau de l'ingénieur........	144 00	....	....	....	....	144 00
" entrepôt d'évaluation........	....	1,641 10	783 73	56 37	450 00	2,931 20
" hangar des immigrants........	....	....	501 58	90 00	....	591 58
" observatoire	....	....	....	....	50 00	50 00
" bureau de poste........	....	1,556 71	592 65	903 51	750 00	3,802 87
" quai de la Reine	....	....	354 67	....	750 00	1,104 67
" Saint-Roch, bureau de poste...	....	....	68 20	60 74	....	128 94
St-Thomas de Montmagny, bur.de poste	....	25 47	27 00	3 02	....	55 49
Richmond, bureau de poste........	....	199 64	178 29	131 41	....	509 34
Rimouski "	....	167 06	360 18	26 29	26 00	579 53
Rivière-du-Loup (Fraserville), b.de poste	....	304 12	321 00	61 11	....	686 23
Sherbrooke, bureau de poste, etc........	....	504 54	394 49	923 96	75 00	1,897 99
Sorel "	....	564 57	269 75	251 00	250 00	1,335 32
Saint-Henri "	....	1 00	6 40	93 48	29 28	130 16
Saint-Hyacinthe "	....	476 35	211 53	413 12	150 00	1,251 00
Saint-Jérôme "	....	29 00	205 68	192 00	57 77	484 45
Saint-Jean "	....	405 43	53 30	250 00	....	708 75
Saint-Lin "	300 00	....	....	....	....	300 00
Trois-Rivières, douane........	....	343 00	366 10	63 63	84 00	856 73
" bureau de poste........	....	501 62	187 75	77 13	62 00	828 50
Valleyfield "	404 70	....	52 00	42 40	34 20	533 00
West-Farnham "	....	5 80	45 60	70 00	10 00	131 40
Totaux, province de Québec, porté à l'état A, page 4........	1,448 68	20,470 75	10,953 40	9,329 21	5,683 15	47,885 19
Ontario.						
Almonte, bureau de poste, etc.	....	463 15	126 00	20 37	75 00	684 52
Amherstburg, bureau de poste, etc........	....	478 48	163 50	153 15	43 75	838 88
Arnprior "	....	104 63	7 88	....	....	112 51
Barrie "	....	476 65	216 00	138 21	50 00	880 86
Belleville "	....	698 22	541 58	446 64	115 50	1,801 94
Berlin "	....	358 81	209 75	322 07	49 51	940 14
Brampton "	....	471 45	132 05	185 74	31 25	820 49
Brantford "	....	696 67	251 08	325 95	30 40	1,304 10
Brockville "	....	472 04	251 40	470 50	170 00	1,363 94
Carleton-Place "	....	345 95	119 00	50 00	....	514 95
Cayuga "	....	71 05	60 88	125 00	....	256 93
Chatham "	....	432 09	107 45	214 45	40 00	793 99
Cobourg "	....	454 70	175 04	249 50	45 50	924 74
A reporter........	....	5,523 89	2,361 61	2,701 58	650 91	11,237 99

2E PARTIE.—ETAT B.—Donnant les détails des services suivants pour l'entretien des édifices publics, etc.—*Suite.*

Edifices.	Loyers.	Salaires des ingénieurs, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report		5,523 89	2,361 61	2,701 58	650 91	11,237 99
Cornwall, bureau de poste, etc		543 17	278 35	495 85	75 00	1,392 37
Dundas "	500 00	50 00	14 46	80 62		645 08
Galt "		466 45	178 80	201 38	28 51	875 14
Gananoque, douane			104 50	100 41		204 91
" bureau de poste			77 75	141 00		218 75
Goderich "		398 40	166 98	92 10	60 00	717 48
Guelph "		484 05	221 49	247 65	49 14	1,002 33
Hamilton, salle d'exercice		290 00				290 00
" bureau de poste		1,727 85	684 25	1,536 87	1,000 00	4,948 97
Kingston, douane		79 00	237 50	79 00	63 35	458 85
" entrepôt d'évaluation			26 00		12 95	38 95
" bureau du Revenu de l'intér.				74 20	96 04	170 24
" collège militaire		1,640 00				1,640 00
" bureau de poste		73 40	209 80	546 00	48 78	877 98
Lindsay "		457 20	146 90	82 50	20 00	706 60
London, douane		1,098 22	493 62	576 66	175 00	2,343 50
" bureau de poste		574 00	579 90	1,700 13	100 00	2,954 03
Napanee "		429 67	152 50	144 40	69 44	796 01
Niagara-Falls, bureau de poste, etc		309 95	203 50	325 00	37 00	875 45
Orangeville "		379 67	112 66	144 00	25 00	661 33
Orillia "		220 60	175 50	82 20	32 50	510 80
Ottawa, ferme expérimentale			344 60	75 32		419 92
" musée géologique		698 63	318 15	225 50		1,242 28
" galerie nationale des arts et musée ichtyologique		540 00	118 75	24 45		683 20
" magasins de la police du Nord-Ouest			61 75			61 75
" édifices du parlement et des ministères		26,143 96	23,997 13	19,121 96	12,777 68	82,040 73
" bureau de poste		960 00	717 25	1,450 76		3,128 01
" imprimerie		3,462 60	4,439 81	577 65		8,480 06
" cour suprême		1,350 05	483 58	299 95		2,133 58
Ottawa, édifices loués :—						
Banque d'Ottawa (département de l'Intérieur)	1,600 00			181 33	93 91	1,875 24
Bur. de la commission des frontières				40 63	24 14	64 77
Hangars à charbon (bassin du canal)	400 00					400 00
Central chambers (département de l'Intérieur)	100 00					100 00
Bureau du photographe du départ.	144 00					144 00
Durie's chambers (milice)	84 00					84 00
Entrepôt d'évaluation	850 00			12 40	36 66	899 06
Bureaux des traducteurs français	420 00		19 00	151 65	9 16	599 81
Bureau de l'inspecteur du gaz				14 05		14 05
Annexe du musée géologique	600 00				32 99	632 99
Banque Molson (marine)	1,200 00			2 73	91 54	1,294 27
Nagle Chambers (douane)	522 38					522 38
Observatoire				20 00		20 00
Edifice Slater (chamb. des modèles)	1,700 00				56 82	1,756 82
" (départ. des Postes)	90 00					90 00
Ateliers et cour à bois du département des Travaux publics	936 00	576 00	1,203 71	729 00	122 32	3,567 03
Pembroke, bureau de poste		382 67	126 37	198 00		707 04
Peterboro', douane		78 00	103 31	84 45	50 00	315 76
" bureau de poste		437 42	137 41	430 00	75 00	1,079 83
Petrolea "		391 07	115 60	21 97	29 76	558 40
Port-Arthur "		303 25	115 87	137 64		556 76
Port-Colborne "		244 75		133 00	7 50	385 25
Port-Hope, bureau de poste		379 67	169 00	256 20		804 87
Prescott, douane		12 60	89 80			102 40
" bureau de poste		379 67	171 65	139 20	140 00	830 52
A reporter	9,146 38	51,085 86	39,158 81	33,679 39	16,091 10	149,161 54

2e partie.—Etat B.—Donnant les détails des services suivants pour l'entretien des édifices publics.—*Suite.*

Edifices.	Loyers.	Salaires des ingénieurs etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	9,146 38	51,085 86	39,158 81	33,679 39	16,091 10	149,161 54
Smith's Falls, bureau de poste		292 00	121 55	122 65	85 00	621 20
Stratford "		639 20	262 43	179 44	64 67	1,145 74
Strathroy "		379 97	151 52	28 40	2 55	562 44
St-Catharines "		395 37	136 80	331 42	57 00	920 59
St-Thomas "		417 57	282 00	618 15	81 54	1,399 26
Toronto, ch. des examin. du service civil	45 00					45 00
" douane		734 15	303 40	115 74	56 39	1,209 68
" édifices publics en général		1,001 25				1,001 25
" bureau de l'ingénieur	300 00					300 00
" entrepôt d'évaluation		4,172 32	603 95	90 36	139 64	5,006 27
" bur. du revenu de l'intérieur		574 53	200 35	217 89	22 40	1,015 17
" bureau de poste		948 17	754 65	2,906 80	213 36	4,822 98
" " (gare Union)	675 60					675 60
" salle d'exercice		804 58				804 58
Trenton, bureau de poste		383 17	108 00	215 90	75 00	782 07
Walkerton, bureau de poste, etc.		334 80	177 31	208 00	33 25	753 36
Windsor "		774 80	424 33	758 38	96 06	2,053 57
Ile Wolfe, douane			31 20			31 20
Totaux, Ontario, porté à l'état A, page 6	10,166 98	62,937 74	42,716 30	39,472 52	17,017 96	172,311 50
Manitoba.						
Brandon, bureau des terres fédérales					76 00	76 00
" ferme expérimentale			216 20			216 20
" bâtisse des immigrants			121 65			121 65
" bureau de poste		594 10	660 54	565 30		1,819 94
Dauphin, hangar des immigrants			33 00			33 00
" bureau des terres	180 00		85 45			265 45
Minnedosa "	180 00		116 50			296 50
Portage-la-Prairie, bureau de poste		351 46	604 55	217 55		1,173 56
Winnipeg, bureau du commis des trav.		9 00				9 00
" douane		75 00	630 13	212 41	48 00	965 54
" bureau des terres fédérales			344 54	36 68	15 00	396 22
" bureau de l'ingénieur	327 25					327 25
" entrepôt de vérification		17 00	348 30	8 09		373 39
" bâtiment des immigrants		21 50	825 08	358 81	62 50	1,267 89
" bureau de poste		2,484 69	2,765 58	966 14	275 00	6,491 41
Totaux, Manitoba, porté à l'état A, page 6	687 25	3,552 75	6,751 52	2,364 98	476 50	13,833 00
Territoires du Nord-Ouest.						
Alameda, bureau de poste	150 00					150
Calgary, palais de justice, etc		516 00	255 03	49 50	300 00	1,120 53
" bâtiment des immigrants			152 37			152 37
" bureau des terres et d'enregist.			12 00			12 00
" bureau de poste		456 00	455 17	540 60	331 05	1,782 82
Edmonton, bureau des terres fédérales	432 00		120 10			552 10
" hangar des immigrants			64 50			64 50
" bureau d'enregistrement		390 27		175 30		565 57
Indian-Head, ferme expérimentale			283 50			283 50
Lethbridge, palais de justice		27 87	53 05			80 92
" bureau de poste		401 00	32 50	111 60	60 00	605 10
" douane			52 81			52 81
Macleod, douane			71 25			71 25
" palais de justice	312 50	175 50	97 25	18 50		603 75
A reporter	894 50	1,966 64	1,649 53	895 50	691 05	6,097

2E PARTIE.—ETAT B.—Donnant les détails des services suivants pour l'entretien des édifices publics.—*Suite.*

Edifices.	Loyers.	Salaires des ingénieurs etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Territoires du Nord-Ouest—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	894 50	1,966 64	1,649 53	895 50	691 05	6,097 22
Moosejaw, palais de justice		383 12	103 00	0 80		486 92
Moosomin "		521 75	230 28	12 65		764 68
Prince-Albert "	96 00	838 71	40 00		1 00	975 71
" bureau d'enregistrement		389 37	90 00	12 35		491 72
Red-Deer, bureau des terres fédérales	133 65		69 00			202 65
Regina, bureau du commis des travaux	90 00					90 00
" palais de justice		27 00	778 50	205 88		1,011 38
" bureau des terres fédérlaes	787 69					787 69
" bâtisse des immigrants			66 40			66 40
" bureau des titres fonciers	150 00					150 00
" bureau de poste		815 02	228 00			1,043 02
" bureau d'enregistrement			226 00			226 00
Wetaskiwin, bureau des terres fédérales	75 00					75 00
Wolseley, palais de justice		516 00	196 80	17 72		730 52
Yorkton, bureau des terres fédérales	144 00		43 55			187 55
Totaux, Territoires du N.-O., porté à l'état A, page 7	2,370 84	5,457 61	3,721 06	1,144 90	692 05	13,386 46
Colombie-Britannique.						
Agassiz, ferme expérimentale			67 50			67 50
Kamloops, bureau des terres féderales	165 00		17 50			182 50
Nanaïmo, bureau de poste		579 50	111 73	261 75	36 00	988 98
New-Westminster, bureau de l'ingénieur	262 33	1 05	26 75	79 70	6 00	375 83
" bureau de poste		574 00	60 50	147 04	18 28	799 82
Vancouver, douane		3 75		434 48		438 23
" salle d'exercices			45 99			45 99
" bureau de poste		448 05	313 84	903 84	127 44	1,823 17
Victoria, bureau de l'estimateur				21 45	12 00	33 45
" caserne			80 73			80 73
" douane			101 85	28 25	17 99	148 09
" salle d'exercices			176 12			176 12
" magasin militaire			144 29			144 29
" bureau de poste		1,943 15	578 22	1,341 92	86 04	3,949 33
" bureau des poids et mesures					12 00	12 00
William's-Head, station de quarantaine			946 01			946 01
Totaux, Colombie-Britannique, porté à l'etat A, page 7	427 33	3,549 50	2,701 03	3,218 43	315 75	10,212 04

(Fin de l'état B.)

2E PARTIE.—*Fin.*

ETAT C.—Indiquant les montants prêtés par le gouvernement durant l'exercice 1898-99, en vertu d'actes spéciaux du parlement, et sur la recommandation du ministre des Travaux publics.. *Aucun*

A. KINGSTON,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU COMPTABLE,
OTTAWA, 25 avril 1900.

PARTIE III

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1899

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 10 janvier 1900.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport sur les différents travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. EWART,
Architecte en chef.

M. R. C. DESROCHERS,
Ass.-secrétaire du ministère des Travaux publics.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé quelques nouveaux calorifères et on en a réparé d'autres ; les boîtes du bureau de poste ont été réparées et d'autres petites réparations ont été faites à l'intérieur et à l'extérieur.

MONTAGUE.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau mât de pavillon a été posé.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la fournaise, la plomberie, le système d'égoût et le mât du pavillon.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Deux nouvelles portes de cour en chêne ont été posées ; la cheminée et ses ornements ont été jointoyés de ciment, les traverses de la rue ont été pourvues de nouvelles marches ; les pierres supérieures des piliers de la barrière ont été jointoyées ; le toit a été réparé ; des échelles de sauvetage en cas d'incendie ont été posées et on a réparé la boiserie.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la fournaise de l'appareil de chauffage.

ANTIGONISH.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage et à la clôture.

BADDECK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations générales ont été faites et des lampes ont été fournies.

DARTMOUTH.

BUREAU DE POSTE.

L'horloge du bureau de poste a été réparée.

HALIFAX, N.-E.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le bureau d'enregistrement et celui du maître de poste, ainsi que les boîtes à lettres dans toute la ville ont été peinturées ; on a teint les appartements du gardien ; on a réparé l'appareil d'éclairage à l'électricité, l'appareil de chauffage, le briquetage des bouilloires, la plomberie, le mât du pavillon, les meubles, les planchers, les boîtes du bureau de poste, etc.; on a fourni des persiennes pour quelques fenêtres, des meubles et des serrures. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur résident, et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La construction de l'édifice a été terminée. Le 20 juillet 1898, un contrat a été conclu pour un appareil de chauffage et de ventillation, et le 28 août 1898 un autre contrat a été conclu pour la pose des fils nécessaires à l'éclairage électrique ; l'exécution de ce contrat est maintenant terminée.

Le 9 juin 1899, un contrat a été conclu pour l'outillage et l'ornementation des arsenaux. Les plans, etc., ont été préparés et le travail a été surveillé par ce ministère. Ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, Halifax. Commis des travaux, Dominic Healey. Entrepreneur pour la construction de l'édifice, Jno. E. Askwith, d'Ottawa. Entrepreneur pour l'appareil de chauffage, Jos. Lamarche, de Montréal, P. Q. Entrepreneur pour la pose des fils électriques, Jno. L. Griffin, de Dartmouth, N.-E. Entrepreneurs pour les arsenaux, Rhodes Curry et Cie., Amherst, N.-E.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

La cave a été pourvue d'un nouveau plancher ; on a réparé la plomberie, les planichers et les tablettes sous la surveillance de C. E. W, Dodwell, ingénieur résident et nspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

BATISSE DES IMMIGRANTS.

Des tablettes ont été fournies ; le hangar à charbon a été planchéié et quelques tuyaux ont été recouverts de bois ; on a réparé les fenêtres, les portes, les tuyaux à l'eau, les serrures, etc. ; on a donné une nouvelle horloge au gardien. Le tout a été fait sous la direction de M. C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

KENTVILLE, N.-E.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des plans ont été préparés et des soumissions ont été reçues pour la construction de cet édifice sur l'emplacement connu sous le nom de lot de Holden, ou de lot de l'Eglise, situé sur la rue de l'Eglise et mesurant 80 pieds par 80. La bâtisse consistera en un édifice principal de 48 pieds et 8 pouces sur 31 pieds et 6 pouces. Les murs extérieurs seront en briques, sur un solage en pierre ; les divisions, les planchers et le toit seront en bois. Au rez-de-chaussée se trouveront le bureau de poste, l'entrepôt de vérification et des cabinets d'aisance ; au premier étage il y aura le bureau de la douane et du revenu de l'intérieur, des cabinets d'aisance et un lavoir. Les mansardes serviront de logement pour le gardien et dans le sous-sol, on placera l'appereil de chauffage. Les égouts consisteront en un puisard dans la cour.

ILE LAWLOR.

STATION DE QUARANTAINE.

On a agrandi et amélioré considérablement la station de quarantaine. Les bâtisses suivantes en bois ont été érigées :

1. Une bâtisse de détention de 112 pieds sur 30, à deux étages et en bois, qui a été d'abord construite comme édifice temporaire, mais qui subséquemment a été recouvert en bardeaux, peinturé et établi comme construction permanente. On l'a pourvu de cinq cents lits en fer galvanisé.
2. Un édifice de détention temporaire à deux étages, de 100 pieds sur 30.
3. Une cuisine à deux étages de 40 pieds sur 20, située en arrière de la grande bâtisse de troisième classe. On y a posé deux grands fourneaux de 9 pieds sur 12 chacun.
4. Une chambre de bains, à un étage de 40 pieds sur 20, à côté du hangar à désinfection sur le quai ; on l'a pourvu de 12 bains à douches ainsi que de chambres de toilette pour les hommes et les femmes.
5. Une véranda de 9 pieds a été construite sur la façade et l'un des côtés de la bâtisse de désinfection à la vapeur, et de la maison de bains. Des cabinets d'aisance et des urinoirs ont été posés dans la bâtisse de desinfection. On a converti en hôpital la bâtisse de détention, de deuxième classe et on l'a divisé en six petites et en deux grandes salles, avec en plus des chambres pour le médecin, la garde malade, le dispensaire, les magasins, le garde-manger, et trois cabinets d'aisance. Une nouvelle cuisine à un étage de 20 pieds sur 22 a été construite en arrière.

Tous ces nouveaux édifices ont été pourvus de poëles à chauffage.

Les cinq puits ont été nettoyés, et les cinq pieds du haut ont été construits en béton, en cônes tronqués de neuf pouces d'épaisseur ; on les a pourvu de couverts en bois, et de portes et de cadenas.

On a fourni quatre cents pieds de tuyaux à sulfure de 7 pouces, et le soufflet a été entièrement réparé et peinturé.

Une nouvelle pompe pour approvisionner d'eau le réservoir au chloride de mercure a été fournie. L'intérieur du réservoir a été peinturé, et des raccordements de tuyaux d'arrosage pour désinfecter les steamers ont été fournis.

Un générateur formaldéide pour désinfecter la fourrure et le cuir a été fourni et posé.

Le téléphone a été posé et remis en communication avec les quartiers militaires, grâce à la complaisance des Ingénieurs Royaux.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère et les travaux ont été exécutés sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E. Surintendant de l'édifice, J. E. Gelis, de ce ministère, Ottawa.

LIVERPOOL.

BUREAU DE POSTE.

Le 26 janvier 1899, un contrat a été conclu pour la construction de cet édifice dont la description a été donnée dans le rapport de l'année dernière et les travaux sont maintenant en voie d'exécution. On est à préparer des plans pour un appareil de chauffage à eau chaude.

Plans, etc., de l'édifice, ont été préparés par les officiers de ce ministère. Commis des travaux, J H. Dexter, Liverpool, N.-E. Entrepreneurs, Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

LUNENBURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a couvert les allées de graviers, le toit a été mis à l'épreuve de l'eau et quelques nouvelles persiennes ont été fournies. On a aussi fourni un paillasson en acier et une porte en fil de fer et on a peinturé le briquelage.

NAPPAN.

FERME EXPÉRIMENTALE.

On a construit un poulailler, une porcherie, un hangar à bois et une glacière.

NEW-GLASGOW.

BUREAU DE POSTE, ETC.

De légères réparations ont été faites au toit et à la plomberie.

SYDNEY NORD.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations considérables ont été faites au toit ; la fournaise a été pourvue de nouvelles grilles et on a réparé les planchers et l'appareil de chauffage.

PICTOU,

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

On a nettoyé, peinturé les murs et les plafonds dans la grande chambre, le bureau du percepteur, le lavoir et les cabinets d'aisance du soubassement ; on a aussi nettoyé et peinturé les corridors, les paliers et les escaliers, et la boiserie a été peinturée et imitée comme auparavant On a réparé le vitrage et le briquetage et quelques fenêtres ont été pourvues de nouvelles persiennes.

BUREAU DE POSTE.

On a aussi amélioré le système d'égoûts dans le soubassement.

SYDNEY.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le toit a été réparé.

WINDSOR.

SALLE D'EXERCICES.

L'ancienne salle d'exercices, décrite dans le rapport de l'architecte en chef pour 1868 à 1882, page 150, a été détruite par le feu, le 14 octobre 1897.

Le 14 juin 1898 un contrat a été conclu pour la construction d'une nouvelle salle d'exercices qui a été terminée durant l'année fiscale 1898-99. La construction est en bois sur fondations et piliers en pierre ; elle est à un seul étage et consiste en une salle d'exercice de 100 pieds sur 80, avec une hauteur de 21 pieds entre le plancher et le dessous des poutres du comble, et à l'une de ses extrémité, en une construction de 64 pieds sur 42, où se trouvent six arsenaux et deux chambres de 27 pieds sur 10 à l'usage des officiers, avec au milieu un grand passage de 8 pieds de large, donnant un accès facile dans toutes les chambres aussi que dans la salle d'exercices même et à la porte de sortie.

Les plans, etc. ont été préparés par les officiers de ce ministère.

Commis des travaux, J. H. Taylor.

Entrepreneur, W. A. Lawrence.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'édifice a été terminé et on en a pris possession.

Les plans ont été préparés par les officiers de ce ministère et les travaux ont été exécutés sous leur surveillance.

Commis des travaux, J. H. Ellis, de ce ministère, Ottawa.

Entrepreneur pour l'appareil de chauffage, Jos. Lamarche, Montréal.

Entrepreur pour la plancherie, Fred Murphy.

Entrepreneurs pour l'intérieur du bureau de poste, W. Curry et fils.

Entrepreneurs pour la couverture, W. D. Hatson et fils.

Entrepreneur pour le platrage, P. Jadis.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les planchers, les portes et le comptoir du bureau de la douane.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni des boyaux et une pompe foulante.

CARLETON (SAINT-JEAN), N.-B

BUREAU DE POSTE.

On a réparé la cheminée et on l'a pourvu d'un nouveau couronnement.

Les tuyaux à l'eau ont été réparés ainsi que les poêles, la couverture en ardoise système d'éclairage, etc., sous la direction de M. W. J. McCordock de ce ministè Saint-Jean, N.-B.

FRÉDÉRICTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé les boîtes à lettres et l'avenue pour les voitures s'étendant en face de la rue Queen à la rue Carleton a été drainée, recouverte de gravier et nivelée.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes à lettres ont été peinturées et lettrées.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations considérables ont été faites au toit et quelques meubles ont été examinés.

PORTLAND (SAINT-JEAN).

BUREAU DE POSTE.

On a fourni de nouveaux poêles et tuyaux ; les cheminées ont été jointoyées et les cabinets d'aisance ont été réparés, ainsi que le toit en gravier, le coffre-fort, les garnitures du bureau de poste, etc., le tout sous la direction de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN.

ÉDIFICE DE L'ADOUANE.

On a réparé l'entourage de l'ascenseur, le plafond de la serre, les portes de l'entrée principale, le plancher du corridor, les tuyaux à l'eau, les cloches électriques, le toit, les meubles et les bouilloires. Un cendrier neuf a été placé sous les bouilloires et on a nettoyé et peinturé la chambre des bouilloires ; la porte en chêne de l'entrée principale a été grattée, remblayée et vernie, et le bureau de l'ingénieur, dans l'aile du nord, a été pourvu d'un nouveau lambrequin en chêne et d'un grillage.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de M. W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

Le pignon sur la rue Princess a été réparé ; le briquetage et la maçonnerie ont été jointoyés ; on a réparé le couronnement de la cheminée, les noquets de la couverture, les garnitures du bureau de poste, les planchers, les urinoirs, les cabinets d'aisance, les tuyaux à l'eau et au gaz et l'horloge ; les panneaux en bois des portes de l'entrée principale ont été enlevés et remplacés par des vitres polies ; on a renouvelé l'asphalte du soubassement ; le monte-charge a été pourvu d'un câble en acier neuf, et on a nettoyé et blanchi la chambre de la fournaise.

Les travaux ont été faits sous la direction de M. W. J. McCordock, de ce département, Saint-Jean, N.-B.

CAISSE D'ÉPARGNE.

On a renonvelé le revêtement en brique de la fournaise ; on a réparé les pompes, et les portes de l'entrée principale ont été pourvues de gonds neufs ; les fenêtres ont été

pourvues de nouvelles cordes, sous la direction de W. J. McCordock, de ce département, Saint-Jean, N.-B.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'ancien appareil de chauffage avec ses deux fournaises à l'air chaud, étant trop vieux, des plans ont été préparés pour un appareil de chauffage à l'eau chaude.

PROVINCE DE QUÉBEC.

BERTHIERVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1897–98, a été terminé, pourvu d'un ameublement et il sert maintenant de bureau de poste.

COATICOOK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a tapissé et peinturé un certain nombre de chambres au dernier étage.

FRASERVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un hangar en bois a été construit en arrière ; on a réparé la plomberie de l'édifice principal et une horloge a été fournie.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations légères ont été faites à la boiserie et à la plomberie.

MONTRÉAL.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

La bouilloire n° 2 a été pourvue de nouveaux tuyaux ; on a enlevé un calorifère à la vapeur dans la grande salle et on l'a remplacé par trois radiateurs Bundy ; l'un des calorifères dans la grande salle a été pourvu d'une nouvelle valve, six robinets neufs ont été posés et on a fourni un nouveau bassin dans le lavoir du gardien. Le conduit principal de l'aqueduc a été réparé et un robinet neuf a été fourni. On a réparé l'appareil à gaz, les tuyaux à l'eau et l'appareil de chauffage.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La façade de l'allonge qui s'était écroulée a été reconstruite, et on a jointoyé l'extérieur des murs De nouvelles barres ont été posées aux grilles de deux bouilloires ; un nouveau tuyau alimentateur a été posé entre les bouilloires et le conduit principal ; l'un des calorifères dans le bureau d'expédition a été changé de place ; l'arbre de couche a été descendu, le département des épiceries a été pourvu d'un nouvel évier ainsi que d'un con-

duit principal neuf et d'un tuyau de dégagement; on a aussi posé un évier à l'extrémité est, On a fourni quatre verroux neufs et la serrure de la porte en fer a été réparée. On a réparé le monte-charge du magasin et on a aussi renouvelé le câble du monte-charge du département des épiceries. Une poutre en chêne a été posée à la passerelle de l'ascenseur, on a posé dans le lavabo trois bassins neufs et on réparé les tuyaux à gaz, les tuyaux d'égouts, etc.

On a refait en érable sur un fonds en béton les planchers des sections trois, quatre et cinq. On a réparé le briquetage des sections deux, trois, quatre et cinq ; on a aussi réparé le toit.

Surintendaut des travaux, C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fourni un grillage en cuivre pour calorifères; 25 calorifères ont été bronzés. Quelques fissures ont été remplies dans le toit; on a nettoyé les égoûts et réparé les cabinets d'aisance, le robinet à l'eau dans le soubassement, l'appareil à gaz et la couverture. Les travaux ont été exécutés sous la direction de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

BUREAU DE POSTE.

L'espace laissé libre par l'enlèvement des escaliers a été planchéie. La chambre du pouvoir électrique a été planchéié en tuiles ; on a réparé le plancher en tuiles du vestibule; le plancher de deux des bureaux du département des travaux publics ont été renouvelés; deux chambres pour le bureau local des lettres mortes ont été aménagées et meublées; le toit couvert en cuivre et on a posé une nouvelle corniche en fer galvanisé, ainsi que des gouttières neuves. Une grande quantité de meubles a été fournie. Le plancher en brique de la voûte a été renouvelé. On a aussi renouvelé le plancher du bureau de mandats-poste, et celui du bureau des conducteure de malles et on y a posé deux tuyaux d'approvisionnement d'eau, avec cinq branches nouvelles et des chevalets pour boyaux.

L'ascenseur a été pourvu de câbles neufs, de nouvelles cordes conductrices et les poids ont aussi été renouvelés. Quelques-uns des moteurs ont été remplacés et on a posé des guidons neufs.

On a réparé l'appareil de chauffage, amélioré le service de l'éclairage et celui de l'eau ; on a aussi réparé la machine à estampiller, le peinturage, le vernissage, le plâtrage et la plomberie.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

MONTMAGNY.

BUREAU DE POSTE.

On a posé un nouveau grillage au bureau de poste et d'autres garnitures. Dix lampes incandescentes ont aussi été installées.

QUÉBEC.

CITADELLE—RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Une nouvelle bâtisse en bois a été construite dans la cour pour servir de chambres à coucher aux serviteurs du gouverneur. Des réparations générales ont été faites et on a renouvelé la peinture dans toutes les chambres de la résidence vice-royale ; la plomberie et le service de l'eau ont été améliorés et augmenté et des réparations considérables ont été faites partout. Les pièces ont été nettoyées et peinturées comme d'habitude, et des prépaRatifs ont été faits pour la visite annuelle de Son Excellence.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

BUREAU DE LA MILICE.

Des tapis neufs ont été fournis.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

On a tapissé et peinturé un certain nombre de bureaux, ainsi que le corridor, y conduisant.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

SALLE D'EXERCICES.

On a étanché la couverture en tôle galvanisé de l'édifice ; les cheminés ont été démolies et remplacées par des cheminés en briques réfractaires ; on a ajointayé la pierre de taille, et les corniches ont été couvertes de tôle galvanisée.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Les anciennes fournaises de l'appareil de chauffage à l'eau chaude ainsi que le conduit principal de la chaleur dans le soubassement ont été enlevés et quatre nouvelles fournaises avec des tuyaux neufs ont été posés.

On a enlevé du soubassement les tuyaux en tuile pour les égoûts, ainsi que les fosses et les cabinets d'aisance ; on a installé les cabinets d'aisance au premier étage et on a fait passer par tout l'édifice en le reliant à l'égoût de la rue, un nouveau tuyau pour les eaux sales. Des réparations générales ont été faites à la plomberie, des tapis et des meubles ont été fournis, et on en a aussi réparé quelques-uns.

Un appareil d'éclairage au gaz acétylène et ses tuyaux ont été posés. On a peinturé et réparé la boiserie de plusieurs bureaux et du logement de l'ingénieur, ainsi que les murs et les plafonds. Une partie de la clôture a été renouvelée, et on a réparé les trottoirs. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les murs et les plafonds ainsi que le plancher des bureaux et la chambre des bouilloires ont été peinturés. La boiserie extérieure et la clôture ont aussi été peinturées.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

ÉDIFICE DE LA MARINE ET DE L'AGENCE D'IMMIGRATION.

On a ajouté un étage à la bâtisse en pierre servant de logement au gardien du quai ; on a séparé l'édifice au moyen de cloisons, on l'a plâtré et planchéié ; on y a posé des portes, des châssis et des escaliers, l'eau y a été introduite ; on l'a pourvu d'une plomberie neuve ; on l'a tapissé, peinturé et réparé de manière à en faire une résidence convenable. Comme annexe à cet édifice, on a construit une cuisine en bois, de 35 pieds sur 13, avec cheminées, doubles-châssis et portes.

Un hangar en bois a été construit pour le service télégraphique.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

OBSERVATOIRE.

L'allée des voitures a été macadamisée ; on a peinturé la boiserie à l'intérieur et à l'extérieur, et on tapissé les murs et les plafonds. On a réparé les clôtures, les châssis, la boiserie et l'appareil de chauffage. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ph. Béland, greffier des travaux, Québec.

BUREAU DE POSTE.

La maçonnerie à l'extérieur a été réparée et jointoyée de ciment; les marches de pierre ont été haussées et réparées ; on a modifié, augmenté et réparé tout le système des fils de la lumière électrique.

On a agrandi la terrasse de l'observatoire et des doubles-châssis neufs ont été posés au premier étage et dans le logement du gardien ; tous les bureaux ont été tapissés et peinturés. On a réparé la plomberie, l'aqueduc, le vernissage, la boiserie et le vitrage. Des grilles ont été posées à quelques fenêtres et calorifères.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

BATISSE DES IMMIGRANTS (JETÉE LOUISE.)

Une nouvelle pompe à vapeur a été posée et on a réparé les tuyaux à l'eau ainsi que la bâtisse des pompes qu'on a aussi peinturée. La clôture a été peinturée et on a réparé le vernissage, le vitrage, le plombage, la couverture et la boiserie.

SHERBROOKE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a tapissé et peinturé quatre chambres ; le corridor a été peinturé ; on a réparé les gouttières et le mât-de-pavilion.

ST.-HYACINTHE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les marches en pierre de l'entrée du bureau de la douane ont été jointoyées ; une nouvelle échelle de sauvetage a été installée à l'étage des mansardes ; on a renouvelé l'intérieur du bureau de poste et des réparations générales ont été faites à la bâtisse.

ST.-HENRI.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé les grilles en fer des fenêtres du soubassement.

SOREL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le terrain a été en partie couvert de gazon.

TROIS-RIVIÈRES.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé et renouvelé en partie les gouttières ; on a fourni une certaine quantité de boyaux, le tout sous la direction de F. X. T. Berlinguet, ingénieur résident, Trois-Rivières.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un trottoir en asphalte a été posé le long de la rue et à l'entrée de l'édifice.

ARNPRIOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Edifice terminé et prêt pour habitation.
Plans, etc., préparés par les employés de ce ministère.
Entrepreneurs pour la construction de l'édifice, Fortin et Fortin, Pembroke, Ont.
Entrepreneurs pour l'intérieur, J. Wolfe, Arnprior, Ont.
Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, P. Leclerc et Fils, Montréal, P. Q.

BELLEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les boîtes à lettres ont été pourvues d'un nouveau grillage en cuivre ; des modifications ont été faites aux boîtes à lettres ; on a posé des tiroirs et les choses nécessaires à un appareil à gaz ; une nouvelle boîte pour déposer les lettres et les journaux à été posée et on a fourni quelques meubles, des tapis et de la plomberie additionnelle.

BERLIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les serrures, les verroux, etc.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'ancienne fournaise de l'appareil de chauffage à l'eau chaude a été remplacée par deux fournaises en fonte, et on a fait des modifications au conduit principal dans le soubassement. Les travaux ont été exécutés sous la direction de John Cowan, employé de ce ministère, Ottawa.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les dalles et les gouttières ont été couvertes de cuivre.

GALT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les travaux d'égoût et la plomberie ont été renouvelés. Un cabinet d'aisance a été installé dans la mansarde pour l'usage du gardien et quelques prélarts ont été fournis dans le bureau de la douane.

GODERICH.

BUREAU DE POSTE.

On a agrandi le ratelier des sacs à dépêche et des réparations légères ont été faites à la bâtisse.

CAYUGA.

BUREAU DE POSTE.

On a posé dans le corridor un pupitre neuf pour le public. Les réparations et aménagement du bureau de poste ont été modifiés ; on a réparé l'appareil de chauffage, le toit, les gouttières, les sonnettes électriques, les fenêtres, les lucarnes les persiennes ; on a fourni un poêle neuf et du prélart.

INGERSOLL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat pour la construction de cet édifice, décrit dans mon rapport pour 1897-98, a été passé le 19 septembre 1898 et les travaux sont maintenant en voie d'exécution. On est à préparer des plans pour l'appareil de chauffage et pour l'intérieur des bureaux.

Plans, etc. préparées par les employés de ce ministère.

Commis des travaux, W. Waterworth.

Entrepreneurs pour la construction de l'édifice, McCarroll et McKnight.

KINGSTON.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

On a réparé le plombage, l'appareil d'éclairage à gaz, le service de l'eau, le vitrage, etc., le tout sous la direction de Arthur Ellis, architecte, Kingston, Ont.

BUREAU DE POSTE.

On a nivelé la cour avec de la cendre de charbon. Le grillage des boîtes à lettres avec 120 boîtes à façade en cuivre a été renouvelé, et on a réparé le plombage, le service de l'eau, les sonnettes, le vitrage, la boiserie et l'appareil d'éclairage à gaz.

SALLE D'EXERCICES.

Le 3 décembre 1898, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur un terrain de la rue Montréal, acquis par le ministère de la Milice et de la Défense.

Les fondation de l'édifice mesurent 238 pieds sur 111, sans compter les saillies. Il y a une salle d'exercices de 175 pieds 9 pouces, du parquet aux gouttières, et de 50 pieds, du parquet au faîte. A l'une des extrémités se trouve un hangar à un étage, de 80 pieds sur 32 pour les canons ; et, sur toute la façade de l'édifice, il y a une bâtisse à deux étages de 25 pieds de profondeur, et où se trouvent les arsenaux, la salle de lecture, la chambre des harnais, la salle de la fanfare, le mess des sergents, les chambres des officiers, le logement du gardien, etc. L'entrée principale de la salle d'exercices se trouvera au centre de la façade ; elle sera large de 53 pieds ; elle fera saillie de 16 pieds avec le mur principal et sera surmontée de colonnes octagonales. En outre du soubassement, cette partie de l'édifice aura trois étages ; et le soubassement, dans cette partie avec deux ouvertures sur les côtés, de 10 pieds sur 24 chacune, constituera le seul endroit où des excavatisns auront été faites.

Les murs seront en pierre, les séparations en briques, la charpente du toit en fer, la couverture et les planchers seront en bois, à l'exception des planchers de la salle d'exercices et de la chambre des canons qui seront de béton et de blocs de bois.

CHUTES NIAGARA.

BUREAU DE POSTE.

Les égoûts ont été nettoyés, réparés, le plombage a été réparé et en partie renouvelée. Le toit a été réparé.

LONDON.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Un nouveau porche a été construit à la place de l'ancien qu'on a démoli, on a fait de même pour la terrasse et les marches qu'on a renouvelées. Trois fenêtres ont été pourvues d'un nouveau grillage et on a fait des réparations au grillage des autres. La boiserie a aussi été réparée. Les travaux ont été exécutés sous la direction de H. C. McBride, architecte, London, Ont.

BUREAU DE POSTE.

On a fait des changements et des réparations dans le bureau de l'inspecteur des postes et de nouveaux meubles ont été fournis. Des réparations considérables ont été faites généralement à la boiserie, au vitrage et à la peinture. Trois lampes électriques additionnelles ont été fournies et deux nouvelles sonnettes électriques ont été posées. Une partie de la plancherie était devenue hors de service, on l'a renouvelée ; on a posé un nouveau lavabo et des bassins neufs ont été fournis pour les cabinets d'aisance. On a posé de nouveaux tuyaux à l'eau sale. On a réparé la partie du plombage qui n'a pas été renouvelée.

LINDSAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé le briquetage.

OTTAWA.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

La bâtisse du laboratoire dont il est parlé dans mon rapport de l'année dernière, a été terminée et un nouvel appareil de chauffage y est installé par les ouvriers de ce ministère. Des réparations ont été faites au générateur à gaz et aux clôtures.

ÉDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Les lampes suivantes ont été posées par le personnel de ce ministère :—Dix-huit lampes dans les salles du Conseil privé, quatre dans le ministère du Secrétaire d'Etat, huit dans le département des Affaires Indiennes, quatorze dans le ministère de la Justice, huit dans le département des Finances et dix dans les bureaux de l'Auditeur Général, MM. Ahearns et Soper ont posé les fils pour 643 lampes et 3 lustres. Un lavabo a été posé dans le département de la Justice et un autre a été installé dans le Secrétariat d'Etat. On a fourni des appareils à gaz au département de la Justice et des calorifères dans les chambres du Conseil privé.

Ingénieur mécanicien de ce ministère, William King.

Commis des travaux de ce ministère, F. Breton.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Des plans ont été préparés pour la construction à l'extrémité est de la résidence du Gouverneur une allonge à deux étages avec soubassement. Cela va rendre nécessaire la démolition de la serre et la construction d'une autre bâtisse pour la remplacer. L'allonge consistera en un corps principal de 52 pieds et 9 pouces sur 35 pieds et 6 pouces, et devra comprendre six chambres à coucher, à chaque étage qui communiquera avec l'édifice principal par un passage couvert de vingt pieds de large sur dix de long, et dans ces passages on posera les escaliers, les bains et les lavabos. On ajoutera un étage à la partie qui n'en a qu'un actuellement et où se trouve le bureau du Gouverneur, à côté de l'allonge projetée.

Le plafond du vestiaire de la residence a été blindé, on l'a divisée au moyen d'une cloison vitrée avec double porte. On a lambrissé l'intérieur de la chambre des lampes. On a reparé les armoires dans le bureau de Son Excellence ; on a aussi réparé le bureau du secrétaire et l'entrée du corridor, et on a fait des modifications dans la salle d'école. Dix nouvelles portes couvertes d'étoffe verte ont été fournies et posées. L'estrade dans la salle de balle a été boisée et modifiée. Des nouveaux calorifers ont été posés dans le vestibule. On a réparé le baquet et le réservoir à l'eau chaude, ainsi que le foyer du poêle de cuisine. On a construit une cheminée à deux tuyaux dans le vestiaire. Les éviers de la cuisine et le garde-manger des serviteurs ont été reparés. Quelques appareils a gaz neufs ont été fournis ; la position des lampes sur la scène théatrale a été modifiée ; et toutes les lampes de la résidence, de perpendiculaires qu'elles étaient, ont été posés en une position horizontale. On a fourni de nouveaux ornements et trétaux, et les fils électriques ont été reparés. On a réparé le plâtrage de la cuisine, les chambres et le passage du soubassement. Dans un certain nombre de chambres, les murs et les plafonds ont été teints, les planchers ont été huilés et vernis et la boiserie a été peinturée. On a peinturé les murs d'un certain nombre de chambres. Six tables, seize chaises, trois sofas, trois armoires et un garde-robe ont été fournis. Des tapis neufs ont été posés dans les corridors et les escaliers ainsi que dans le bureau de Son Excellence ; on a aussi posé quelques prélarts dans l'aile reservée aux domestiques. Les salons, la salle à diner et le boudoir ont été pourvus de rideaux neufs. On a fourni une grande quantité d'objets de porcelaine et de faïence et aussi du linge de table.

On a réparé, et en partie renouvelé la véranda, le balcon et les escaliers du cottage ;

Un nouveau réchaud en métal a été posé dans la cuisine ; on a teint les murs et les plafonds ; on a huilé et vernis les planchers et on a peinturé la boiserie ; le poêle de cuisine a été de nouveau réparé au moyen d'un briquetage réfractaire ; on a posé un nouveau foyer en briques et on a mis le poêle en communication avec le compteur à gaz ; un tuyau neuf, partant du bain, a été posé et on a fourni des meubles et des tapis.

Dans la buanderie, le lavoir a été fourni de cinq baquets en faïence, de deux tuyaux à rincer et d'une bouilloire neuve, y compris tous les travaux incidents, le séchoir a été pourvu de poteaux, de cordes et de poulies, etc. ; on a blindé de bois le plafond de la chambre à repasser ; on a renouvelé le plancher de quatre chambres à coucher ; on a renouvelé deux dévidoirs pour vêtements et on a construit des chevalets pour les vêtements et des terrasses. On a fourni de nouvelles tables à repasser. On a tapissé les murs et les plafonds ; les planchers ont été huilés et vernis, la boiserie a été peinturée et quelques instruments de buanderie ont été fournis.

Dans la serre, on a renouvelé en grande partie les tables pour plantes, les écuries, l'étable des vaches et la remise ont été recouvertes en bardeaux.

Une partie considérable du trottoir étant devenue hors de service, on l'a renouvelé et on a fait de même pour les clôtures.

On a réparé et aménagé de nouveau le hangar à bateaux sur la baie. La glissoire a été réparée et en partie renouvelée, et des réparations de tous genres ont été faites dans les différents édifices et sur les terrains.

Les terrains, jardins, pelouses et serres ont été bien entretenues par les entrepreneurs.

Le nettoyage ainsi que l'emballage et les déballages ordinaires ont été faits ; les mesures voulues ont été prises pour les réceptions ; et les patinoirs, les glissoirs, etc., etc., ont été tenus en bon état.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers au service du ministère.

Commis des travaux, W. M. Hutchison.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains, pelouse et serres, Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneurs de l'enlèvement de la neige, Thos. Whelan, Ottawa.

IMPRIMERIE DE L'ÉTAT.

Un hangar de bicyclettes de 90 pieds sur dix a été construit ainsi qu'un nouveau porche à l'est de l'édifice. Le département de la reliure, celui des impressions à la pièce, les cabinets d'aisance et deux bureaux ont été nettoyés et peinturés.

On a réparé les bouilloires, les égouts et les meubles.

Les tuyaux à l'eau chaude et les calorifères dans cet édifice ont été presque entièrement renouvelés. Un lave-mains et une lumière Auer ont été posés dans le bureau du surintendant.

Les travaux ont été exécutés par le personnel de ce ministère.

Ingénieur mécanicien, Wm King.

Commis des travaux, F, Breton.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Afin de rendre l'attique plus à l'épreuve du feu, la structure en fer du toit laissée à découvert, a été protégée par une couche d'amiante et de magnésie qu'on a posée sur un revêtement en lattes métalliques ; on a aussi augmenté la protection contre le feu par du ciment et de la terra-cotta. Des portes et des châssis à l'épreuve du feu ont été posés et on a fourni une grande quantité de tiroirs et d'armoires en acier pour documents. Quelques bureaux ont été divisés par des murs en briques, et un grand nombre de chambres dans le département de l'Intérieur et de l'Agriculture ont été nettoyées et teintes.

Un échelle de sauvetage a été posée pour l'usage des employés travaillant dans la partie est de l'attique. Des additions ont été faites à la plomberie et à l'appareil de chauffage. Des plans ont été préparés et nn contrat a été passé pour la construction au rez-de-chaussé d'une voute en acier pour les timbres de poste. On a fourni une grande quantité de meubles, etc.

On a réparé le briquetage des fournaises, le vitrage, les meubles et garnitures, etc., Les meubles, fournitures, etc., du département de la Police à cheval ont été transportés dans l'attique de l'édifice de l'ouest.

La partie nouvelle du grenier, au centre du pavillon a été dévisée en un atelier de photographie à l'usage du ministere de l'Agriculture, et on y a aussi construit un escalier tournant, partant de l'attique. On l'a pourvu d'une pompe à rotation, de lavabos, un moteur électrique, de lampes électriques et d'un système de chauffage et on lui a fourni l'eau.

Les lampes électriques suivantes ont été posées par les employés de ce ministère : six lampes avec verre flazé pour le département de l'Intérieur, 15 lampes et 81 abats-jour dans le département des Postes et 16 lampes dans le ministère de l'Agriculture. 719 lampes électriques ont été installées par Ahearn et Soper.

Les trois chambres des examinateurs de brevets d'invention ont été mises en communication avec la chambre des messagers au moyen de sonnettes électriques, et il a été fait de même pour le directeur de la quarantaine et les messagers. On a posé un lave-mains dans le bureau du secrétaire privé du ministre de l'Agriculture ainsi que dans celui du commissaire de l'industrie laitière.

Ingénieur-mécanicien, W. King.

Commis des travaux de ce ministère, F. Breton.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

La serre a été réparée ; les allées et la pelouse ont été mis en bon état et les terrains ont été bien entretenus par l'entrepreneur. Entrepreneur de l'entretien des terrains, Thos. E. Davis.

ÉDIFICE OU BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.

137 lampes électriques ont été posées par Ahearn & Soper.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

On a peinturé le boisage de la chambre de lecture du Sénat ; on a nettoyé, tapissé et peinturé la salle à diner de l'Orateur des Communes ; on en a fait autant pour le bureau de distribution, la Chambre du Sénat et des Communes, celle des messagers, et les chambres n°s 7, 8, 10, 11 et 14. On a nettoyé et chalaqué les meubles de la chambre des Communes et plusieurs planchers ont été peinturés. Le plafond en verre des Communes a été remplacé par un appareil en prismes Luxfer.

Des meubles et garnitures ont été fournis pour la chambre de la presse, la bibliothèque du parlement et plusieurs bureaux ; les tapis ont été enlevés, battus et posés de nouveau ; les doubles-chassis et les jalousies ont été enlevés et posés de nouveau ; l'attique et des réparations générales ont été faites à la maçonnerie, au boisage, au plâtrage et au vitrage.

Un lavabo et un cabinet d'aisance ont été installés dans le logement de l'Orateur des Communes ; un lave-mains neuf a été posé dans la chambre n° 6. Des réservoirs pour la glace, avec l'intérieur en plomb, ont été fournis ; deux pour le restaurant de la Chambre des Communes et un pour le Sénat. Un évier en cuivre a été posé dans la cuisine de la Chambre des Communes.

Trois compteurs à gaz ont été installés, et on a aussi posé des tuyaux spéciaux pour conduire le gaz en différentes parties de l'édifice pour des fins de chauffage.

Une surface de chauffe additionnelle a été posée dans la chambre des rapporteurs des Communes, et la surface de chauffe de la chambre n° 11 a été modifiée, ainsi que celle du bureau des messagesrs des Communes.

On a fourni des chenets neufs et des fausses buches pour le Sénat.

Les chamb es du député-Orateur ont été mises en communication avec celle des messagers au moyen de sonnettes électriques.

Les employés de ce ministère ont posé les lampes suivantes : une lampe à ornement n° 10 dans la chambre n° 6, une lampe pendante dans la chambre du comité des chemins de fer, une lampe sur pupitre pour la chambre de Sir Charles Tupper, deux lampes dans la serre de l'Orateur des Communes, trois lampes dans la chambre n° 27, deux lampes pendantes dans la salle à fumer de la Chambre des Communes ; quatre lampes à groupe de quatre dans le corridor du restaurant, une lampe pendante à la porte de la cuisine, deux lampes à groupe de quatre dans la chambre du Hansard.

Ahearn et Soper ont installé : 765 lampes de 16 chandelles, une nouvelle clef dans la chambre de distribution, 960 lampes de 10 chandelles audessus du plafond en verre de la Chambre des Communes ; et une clef spéciale pour les contrôler.

Ingénieur mécanicien, W. King, commis des travaux, F. Breton.

TERRAINS DU PARLEMENT.

La serre, décrite dans mon rapport de l'année dernière, a été terminée et on l'a pourvu de tables et d'un appareil de chauffage ; la vieille fournaise a été employée et on en a ajouté une neuve.

La neige a été enlevée par des employés de ce ministère.

Entrepreneur pour l'entretien du terrain, J. U. Greevis, Ottawa.

RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

Une tranchée a été creusée et un tuyau d'égout en poterie a été posé sur le côté ouest du canal, entre le pont Dufferin et la rivière Ottawa. De nouvelles traverses en pierre ont été construites sur la rue Wellington, au coin de la rue O'Connor et sur la rue Saint-Patrice, au coin de l'avenue Mackenzie ; un nouveau trottoir en bois a été posé sur le côté ouest de la rue du Canal, à partir de la rue Maria, jusqu'à l'angle de propriété du Collegiate Institute. On a réparé tous les trottoirs autour de l'imprimerie de l'Etat. On a réparé la rue Wellington entre la rue Elgin et le pont Dufferin. On a ratissé, nettoyé et réparé généralement les différentes allées et rues sous le contrôle de ce ministère. Les ratissures et les saletés ont été enlevées des édifices de l'est et de l'ouest, de la boutique, de l'imprimerie de l'Etat, des musées et des différentes constructions, et on les a transportées au dépotoir de la pointe Nepean ; la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue ; les cendres ont été enlevées des chambres des bouilloires et les divers trottoirs, chaussées, sentiers, toits et cours ont été libres de neige pendant l'hiver.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère, C. Leblanc, contremaître.

ÉDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

La reconstruction de l'attique a été terminée et les chambres sont prêtes à être habitées. Le système de chauffage de l'édifice a été introduit dans les différents bureaux. On a nettoyé, teint et peinturé douze chambres qu'on a aussi pourvues de tapis, de meubles et garnitures ; les cheminées ont été ramonées ; les jalousies, tambours et doubles-chassis ont été posés et enlevés, et des réparations générales ont été faites à la maçonneries, au boisage, au plombage, à la couverture, au vitrage, à la peinture et au plâtrage. Le laboratoire du département des Douanes a été pourvu d'un nouveau système de plombage, d'appareils à gaz et de tuyaux pour la fumée. Des tuyaux à l'eau chaude ont été posés entre la bouilloire et l'attique reconstruite, et des radiateurs neufs avec valves ont été posés. Des additions ont été faites à la surface de chauffe dans deux chambres du soubassement et un radiateur a été posé au rez-de-chaussée du ministère de la Milice. Le service de l'eau a été fourni à l'attique reconstruite, et des laves-mains avec robinets ont été posés dans toutes les chambres. Un tuyau principal de six pouces a été posé tout autour du corridor du soubassement et on l'a relié à la pompe de renvoi fonctionnant par l'électricité, et on a ajouté à cela huit tuyaux verticaux montant jusqu'à la mansarde avec branches et tuyaux à chaque étage.

Les ouvriers de ce ministère on posé les lampes suivantes : 27 lampes et 90 avec verres flazés dans le ministère des Douanes, 4 lampes pendantes et 3 lampes portatives dans le ministère des Travaux publics, 3 lampes fixes et 1 portative dans le département de la Milice ; 11 lampes pendantes et 4 autres dans le ministère du Revenu de l'Intérieur, le tout avec verres flazés ; 11 lampes pendantes et 19 avec verres flazés dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, et 9 lampes pendantes dans le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Des sonnettes électriques ont été posées dans la chambre nº 185 et on a réparé les sonnettes du ministère de la Milice. MM. Ahearn et Soper ont posé les fils électriques pour 911 lampes.

Ingénieur mécanicien de ce ministére, W. King.

Commis des travaux, F. Breton.

ÉDIFICE DE LA COUR SUPRÊME ET DE LA COUR D'ÉCHIQUIER.

Des sonnettes électriques ont été fournies au greffier de la cour suprême.

Les ouvriers de ce ministère ont posé les lampes suivantes : une lampe dans la chambre du secrétaire du juge-en-chef, 14 dans la bibliothèque et 6 à différents endroits. Ahearn & Soper ont posé 152 lampes. On a fourni des escabeaux, des chaises des coussins, des persiennes, et un pupitre ; on a nettoyé et peinturé.

Ingénieur-mécanicien, W. King. Commis, F. Breton.

ÉDIFICES D'OTTAWA ET TERRAINS EN GÉNÉRAL.

En outre des travaux déjà mentionnés et exécutés dans les différents édifices qui sont la propriété du gouvernement, des travaux analogues de peinturage, de réparation, d'ameublement, etc., ont été faits dans un certain nombre d'édifices loués ; des travaux d'un caractère général ont été également exécutés comme suit : construire et enlever les tambours, recouvrir de planches les marches extérieures, enlever les materiaux, poser et enlever les jalousies, battre des tapis, fournir des boîtes d'emballage, réparer généralement le vitrage, la peinture le boisage et les meubles, enlever la neige des terrains du parlement, des chemins, des trottoirs et des allées : tous ces travaux ont été faits cette année par les ouvriers de ce ministère.

PORT COLBORNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé le toit du pavillon et on a construit à la place un attique et des mansardes pour l'usage du gardien. Une galerie en arrière avec escalier a été construite et des marches ont été posées à l'entrée principale. On a posé des trottoirs neufs dans la

cour. On a modifié l'aménagement du bureau de poste et on a teint les murs et les plafonds du rez-de-chaussée et ces travaux ont été exécutés durant l'année fiscale 1897-98. Les plans, etc., ont été préparés par les employés de ce ministère.

Entrepreneurs MacIntosh et Griffiths.

PORT HOPE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La maçonnerie a été jointoyée, le briquetage a été partout peinturé et des réparations légères ont été faites au boisage.

PRESCOTT.

BUREAU DE POSTE.

La vieille fournaise à eau chaude a été remplacée par deux nouvelles fournaises " Daisy ", et l'appareil de chauffage a été réparé sous la direction de John Cowan, de ce ministère.

PORT ARTHUR.

BATISSE DE L'ÉMIGRATION.

Cet édifice, dont la partie supérieure a été détruite par le feu l'été dernier, a été reconstruite.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

PORTAGE-DU-RAT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport précédent est en voie de construction et sera prêt à être habité à une date très rapprochée. On est à préparer des plans pour l'aménagement et un appareil de chaufage à l'eau chaude.

Plans, etc., ont été préparés par ce ministère et des travaux ont été exécutés sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

Commis local des travaux, F. A. Hudon. Entrepreneur, W. Grierson.

TORONTO.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

On a peinturé l'extérieur de l'édifice et des réparations générales ont été faites sous la direction de S. G. Curry, architecte de Toronto.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

On a peinturé l'extérieur de l'édifice : on a blanchi les murs et le plafond de la chambre des bouilloirs ; une traverse a été posée sur la rue de l'esplanade et l'une des allées conduisant à la rue, a été pavée en granit.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de S. G. Curry, architecte, Toronto.

BUREAU DE POSTE.

On a posé dans tout l'édifice de nouveaux fils pour l'éclairage électrique ; l'intérieur du département des lettres mortes a été réparé ; on a aussi réparé généralement la bâtisse et l'ameublement. Les travaux ont été exécutés sous la direction de S. G. Curry, architecte, Toronto.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Quelques radiateurs neufs ont été fournis et l'appareil de chauffage à la vapeur a été pourvu d'un nouveau tuyau pour la fumée ; le tout sous la direction de W. G. Smith, ingénieur.

WALKERTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nettoyé et teint les murs et les plafonds, et on posé des cabinets d'aisance, des lavabos et des égoûts ; le boisage a été réparé,

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a meublé et réparé l'intérieur des bureaux de la douane.

On est à préparer des plans pour pourvoir l'édifice d'un plombage plus hygiénique, d'un système d'égoûts et de cabinets d'aisance. Le soubassement sera aussi replanchéié et la clôture qui entoure l'édifice sera renouvelée.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait quelques travaux de nivelage dans la cour ; on a réparé le plancher en ciment du soubassement ; les égoûts ont été nettoyés et des réparations générales ont été faites.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

BRANDON.

BUREAU DES TERRES.

On a fourni pour l'usage du bureau deux grands casiers pour classer les documents.

SELKIRK EST.

BATISSE DE L'IMMIGRATION.

Le hangar aux locomotives du Pacifique Canadien à Selkirk-est a été modifié et réparé pour servir d'édifice pour les immigrants, notamment pour l'usage temporaire des Doukhobors. On a renouvelé entièrement le vitrage et la couverture ; l'édifice a été divisé, et on y a installé des lits de camp, des fours à pain, des poêles, etc. La salle à dîner et la cuisine se trouvent au centre et la fosse de la plaque tournante sert de cave. On a creusé deux puits artésiens dans la cour et des fosses d'aisance séparées.

Les travaux ont été exécutés à la journée sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

ELKHORN.

ÉCOLE INDUSTRIELLE DE WASKAKADA.

On est à construire une bâtisse à l'extérieur pour la buanderie, la salle de récréation, l'atelier, et aussi des étables pour les chevaux et les vaches ; les travaux sont exé

cutés à la journée d'après des plans préparés par le commis des travaux et conformément au désir des officiers du département des Affaires Indiennes. Cet édifice est en bois et lambrissé en brique; les étables sont en bois sur fondations en pierre.

Les travaux sont exécutés sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

WINNIPEG.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

On a renouvelé partout le plombage ; on a peinturé tout le boisage extérieur, y compris la couverture, et toutes ces fenêtres ont été réparées. On a réparé le plancher du rez-de-chaussée ; on a enlevé toutes les divisions de la partie sud de l'édifice, et on a fait une nouvelle grande salle s'étendant sur toute la profondeur de l'édifice ; on l'a pourvu de meubles neufs et de nouveaux comptoirs, l'ancienne grande salle a été séparée par des cloisons en plâtre et on l'a converti en bureaux pour la statistique et les inspecteurs. Quelques meubles ont été fournis pour le bureau du percepteur. On a réparé et teint le plâtrage ainsi que le boisage.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.

Un plancher en béton a été posé au soubassement ; le plancher du rez-de-chaussée a été renouvelé.

La porte d'entrée a aussi été renouvelée et une contre-porte a été fournie ; on a réparé le plâtrage, et tout l'intérieur a été tapissé et peinturé ; on a aussi peinturé le boisage extérieur et réparé les persiennes.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les cheminées, l'appareil de chauffage, etc., ont été réparés, sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

BATISSE DES IMMIGRANTS.

On a réparé tout le plâtrage, et le boisage a été peinturé. On a construit des latrines à l'extérieur ; de nouvelles divisions ont été faites à l'intérieur et une fournaise neuve a été fournie. On a réparé les tuyaux à l'air chaud et on leur a fait des additions. Le briquetage de la fournaise, les escaliers, les portes, etc., ont été réparés.

BUREAU DE POSTE.

On a pavé la ruelle en arrière; le plâtrage dans tout l'édifice a été réparé; les murs à l'intérieur ont été teints et le boisage a été peinturé. On a modifié et amélioré le bureau général de distribution et celui des mandats-poste ; les grillages ont aussi été réparés et on leur a fait des addititions. On a séparé l'étage supérieure par des cloisons vitrées pour l'usage du nouveau bureau des lettres mortes, et on a converti en passage l'espace cédé par le département des Affaires indiennes. On a fourni des laves-mains neufs et des appareils à gaz pour le bureau des caisses d'épargnes et pour celui des lettres mortes. On a amélioré le système d'éclairage au gaz, et on a réparé la bouilloire, l'appareil de chauffage à l'eau chaude, les sonnettes électriques, le plombage, le briquetage, le boisage, la porte de la voûte, etc. Le département des Affaires indiennes a été pourvu de nouveaux casiers et d'un meuble pour classer les dossiers ; quelques meubles ont été fournis pour le bureau des Travaux publics.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

INDIAN HEAD, ASS.-EST.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Une pompe pour le moulin à vent a été fournie et installée.

RÉGINA, ASS.-OUEST.

BUREAU D'ENREGISTREMENT.

On a fourni des files métalliques pour les documents, sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Une nouvelle pompe pour le moulin à vent a été fournie ainsi que des meubles ; le plancher et l'ameublement ont été réparés, le tout sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

BATISSE DES IMMIGRANTS.

Des réparations légères ont été faites au boisage, sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

BUREAU DE POSTE.

Quelques légères réparations ont été faites sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

YORKTON, ASS.-EST.

BATISSE DES IMMIGRANTS.

Cet édifice a été construit sur le même plan que celui de Dauphin, Manitoba, et est situé sur les lots 29, 30 et 31, bloc 8, quatrième rue, en face de la gare du chemin de fer Manitoba et Nord-Est.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

AGASSIZ.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Un nouveau hangar a été construit, et des réparations générales ont été faites à la bâtisse, aux clôtures, etc. On a construit des clôtures et introduit l'aqueduc dans l'édifice.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE.

On a nettoyé, réparé et teint tous les murs et tous les plafonds à l'intérieur ; on a peinturé la clôture, le boisage extérieur de l'édifice ainsi que les dépendances. Des fils

électriques et des lampes incandécentes ont été posés. Les travaux ont été exécutés par W. Henderson, commis des travaux, Victoria, C.-B.

NEW WESTMINSTER.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été détruit par le feu le 10 septembre 1898, et une bâtisse temporaire, pour l'usage des divers fonctionnaires, a été érigée. On est à préparer des plans pour un nouvel édifice.

VANCOUVER.

On a réparé et mis en bon état les divisions, les planchers et la couverture qui s'étaient disjoints par le rétrécissement du bois. Un escalier conduisant du soubassement au rez-de-chaussée, et un autre conduisant du soubassement à l'extérieur, ont été construits. On a réparé entièrement l'intérieur du bureau de poste et des meubles ont été fournis pour la salle des facteurs. On a construit au-dessus d'une partie de la cour, un toit en bois recouvert de tôle galvanisée. On a renouvelé en partie le plombage du second étage. Des réparations générales ont été faites dans tout l'édifice et au mur de pierre autour de l'entrepôt de vérification.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de W. Henderson, commis des travaux, Victoria, C.B.

VICTORIA.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

On a nettoyé, réparé et teint les murs et les plafonds à l'intérieur ; le boisage extérieur a été peinturé. Le sommet du toit a été enduit de sable et de goudron. On a renouvelé les terrasses extérieures, les marches et les avenues ; le plombage a été réparé.

Le rez-de-chaussée, qui était occupé par le département des Douanes, ainsi que l'une des chambres du premier étage, ont été réparés et meublés à neuf pour l'usage du département des Affaires Indiennes, les autres chambres du premier étage servent au département de la Marine et des Pêcheries, le service météreologique se trouve dans le soubassement, ainsi que les bureaux du maître du hâvre.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de W. Henderson, commis des travaux, Victoria, C.B.

NOUVEL EDIFICE PUBLIC.

Les travaux dont il est parlé dans mon rapport de l'année dernière ont été terminés, on a meublé l'édifice et on en a pris possession. Les travaux ont été exécutés sous la direction de W. Henderson, commis des travaux, Victoria, C.-B.

ANCIEN BUREAU DE POSTE.

On a converti le rez-de-chausée en quatre magasins avec vitrines sur la façade.

La grande salle autrefois occupée au premier étage par les caisses d'épargne du gouvernement a été réparée et louée pour des bureaux.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Le plombage a été réparé sous la direction de W. Henderson, commis des travaux, Victoria, C.-B.

WILLIAM'S HEAD.

STATION DE QUARANTAINE.

On a construit trois cottages pour les membrès du personnel officiel de la station. Un hangar à charbon en bois de 50 pieds sur 20 a été construit sur le petit quai et à

l'une de ses extrémités on a installé une petite boutique pour l'usage de l'ingénieur du steamer *Earl.* On a posé environ 300 verges de palissades et de clôture de fil de fer.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de W. Henderson, commis des travaux, Victoria, C.-B.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX EN GÉNÉRAL.

COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 151 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à plus de 200 édifices.

ÉCLAIRAGE.

L'éclairage des différents édifices fédéraux est sous le contrôle de cette division du ministère. Quatre-vingt un de ces édifices sont éclairés au gaz, 75 à la lumière électrique incandescente, 2 au gaz naturel, 1 par le gaz acétyline, et les autres au pétrole; bon nombre de ces derniers sont éclairés, à l'entrée, par des lumières électriques à arc.

Plusieurs édifices emploient à la fois le gaz et la lumière électrique incandescente

SERVICE DE L'EAU.

Le service de l'eau aux édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du ministère; cent vingt-huit édifices dans 70 localités sont alimentés par des compagnies locales d'aqueduc, les autres édifices sont en grande partie pourvus de puits, de pompes et de réservoirs.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 263, y compris les employés aux édifices du parlement et aux palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chaufiage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du ministère.

EN GÉNÉRAL.

Des réparations et des changements ont été faits et divers articles d'ameublement ont été fournis; on a aussi fait des réparations, du nettoyage, du peinturage, etc., à un certain nombre d'édifices dont il n'est pas fait mention dans ce rapport.

D. EWART,

Architecte en chef.

Bureau de l'architecte en chef,
Ottawa, 30 juin 1899.

PARTIE IV

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF

SUR LES

HAVRES, PORTS ET RIVIERES, Y COMPRIS LES BASSINS DE RADOUB, LES DRAGEURS, LE DRAGAGE, LES LEVÉS DE PLANS, LES PONTS, ET LES CHEMINS PAR TOUT LE CANADA.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 24 avril 1899.

M. J. R. ROY, secrétaire-suppléant,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Ces travaux comprennent la construction et la réparation de quais, jetées, brise-lames, barrages, et ouvrages de protection des rives et des plages; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartnant à l'Etat ; la construction et l'entretien des bassins de radoub ; la construction, l'entretien et l'administration des glissoires et des estacades; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et des ponts des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que l'entretien des routes militaires; les études hydrographiques ainsi que les levés de plans et examens ordinaires, y compris les mesurages et nivellements nécessaires pour la préparation des plans, rapports et états estimatifs; l'épreuve des ciments, etc.

Je suis heureux de pouvoir dire que les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante et que cela est dû, dans une forte mesure, au concours que m'ont prêté les ingénieurs et les autres employés placés sous mon contrôle par l'honorable ministre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef-suppléant.

TRAVAUX D'AMELIORATIONS DANS LES HAVRES ET RIVIERES POUR LES FINS DE LA NAVIGATION.

Ce qui suit est une liste, par province et en ordre alphabétique, des localités où des travaux de constructions et de réparations ont été exécutés durant l'année fiscale 1898-99, aux quais, jetées, brise-lames, barrages, et où des autres travaux d'améliorations dans les havres et rivières ont été faits pour les fins de la navigation, avec indication de la nature des travaux exécutés et des préparations faites pour des travaux projetés:—

NOUVELLE-ECOSSE.

Localités.	Comtés.	Remarques.
Advocate Harbour	Cumberland	Construction d'un quai en pilotis.
Arisaig	Antigonish	Talus en pierre du côté de la jetée donnant sur la mer.
Barrington Passage	Shelburne	Réparations au quai.
Havre au Castor	Halifax	Protection de la plage.
Anse à Belliveau	Digby	Reconstruction partielle du brise-lames du nord-est.
Grand Bras d'Or	Victoria	Réparations temporaires au quai.
Canada Creek	King's	Réparations considérables et additions à la jetée.
Cheticamp	Inverness	Matériaux fournis pour quai en pilotis en bois créosoté, et agrandissement de la pile centrale.
Havre de Clarke	Shelburne	Rocs enlevés.
Ile Coffin's	Queen's	Répar. et extensions des ouvrages de protect. de la plage
Baie des vaches	Cap Breton	Réparations à la face extérieure du brise-lames.
Pointe de Cribbin	Antigonish	Réparations de la jetée. Enlever les sables charroyés par la mer.
Digby	Digby	Réparations à l'angle extérieur de la jetée, etc.
Baie-Est (tête de la baie)	Cap Breton	Réparations générales au quai.
Baie-Est (rive nord)	"	Partie du plancher du quai renouvelé.
East Ragged Island	Shelburne	Quai en caissons solidement lestés.
Englishtown	Victoria	Inspection et préparation de plans des différents sites pour le quai.
Ile du Renard	Halifax	Matér. fournis pour rép. les ouvr. de protect. de la plage
Grand Etang	Inverness	Piliers du pont mauges par vers remplacés.
Hall's Harbour	King's	Extension du brise-lames.
Hampton	Annapolis	Réparations complétés au brise-lames.
Iona	Victoria	Matériaux fournis pour constr. en pilotis en bois créosoté par-dessus la pilie extérieure rongé par les vers.
Ingonish (Baie du Nord)	"	Plans et spécifications préparés pour le brise-lames projeté.
Irish Cove	Cap Breton	Revêtem. en pilotis autour du quai partiellem. renouvelé
Havre Johnston	Richmond	Rép. minimes à la façade en-dedans, au sud-est du quai.
Rivière Jordan	Shelburne	Elargissement du brise-lames au moyen de pilotis et réparations.
Judique	Inverness	Construction d'un nouveau brise-lames par contrat.
L'Ardoise	Richmond	Construction d'un mûr en béton encaissant les pilotis du brise-lames et pierres de protection de très grandes dimensions.
Anse de Livingstone	Antigonish	Matériaux achetés pour le brise-lames projeté.
Louis Head	Shelburne	Ouvrages de protection à la plage réparés et augmentés.
Margaree	Inverness	Extension de la jetée et réparations.
Maitland	Hants	Extension du débarcadère incliné du quai de la traverse
Anse de McNair	Antigonish	Réparations générales au brise-lames, et emploi des matériaux achetés en 1897–98.
Ile McNutt	Shelburne	Ouvrage de protection de la plage.
Merigonish	Pictou	Matériaux achetés pour l'extension projetée de la pile du quai, etc. Contrat passé pour la construction d'une pile et d'une travée.
Meteghan (Anse)	Digby	La façade du brise-l. donnant sur la mer partiell. renouv.
Meteghan (Rivière)	"	Réparations considérables et renouvellement des brise-lames, à l'extrémité touchant à la plage.
Monk's Head	Antigonish	Répar. au pont au-dessus du cheual des bateaux, extens. trav. de maçonn. et de fasc. de chaq. côté du chenal.
Morden (croix française)	King's	Réparatious du brise-lames énumérées en 1897–98, terminées.
Riv. du Nord, bras nord du havre de St-Anne.	Victoria	Construction d'un quai en pilotis à la Pointe Seymour.

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Localités.	Comtés.	Remarques.
Wallace Nord	Cumberland	Construction d'un débarcadère à la traverse.
Ogilvie	King	Réparations minimes au brise-lames.
Etang aux Huitres	Guysboro	Construction d'ouvrage de protection de la plage et améliorations de l'entrée à l'étang.
Petit Degrat	Richmond	Améliorations de l'entrée.
Ile Pictou	Pictou	Réparations aux quais de l'est et de l'ouest
Plage du phare de Pictou	"	Matelats de fascines à l'une des sections de l'éperon de la jetée.
Lac Porter	Halifax	Entrée du lac réouverte.
Port-Hood	Inverness	Réparations à la jetée.
Port-Joli	Queen	Connexion de caissons isolés jusqu'au rivage et prolongement de la tête du quai.
Port-Latour	Shelburne	Remblai en pierre du brise-lames au nord-est de la Pointe Swain.
Port-Maitland	Yarmouth	Réparations du brise-lames de l'ouest, commencées en 1897-98, et terminées.
Rivière Hébert	Cumberland	Construction d'un quai en pilotis.
Round Bay Beach	Shelburne	Protection de la plage au moyen de fascines et de poteaux.
Rivière au Saumon	Halifax	Construction de quai à caisson avec approches en pierres.
Sanford (Cranberry Head).	Yarmouth	Reconstruction partielle du brise-lames, en sa partie touchant au rivage.
Point de Swim	Shelburne	Construction d'un quai avec travées arches.
Tracadie	Antigonish	Matériaux achetés pour la reconstruction projeté du brise-lames.
Anse aux Truites	Digby	La partie du brise-lames touchant au rivage protégée au moyen de caissons et de pierres.
Haut Port-Latour	Shelburne	Construction d'un quai en caissons et travaux en pilotis.
Haut port de Woods	"	Construction d'une levée et d'un quai en caissons et pilotis.
Arichat Ouest	Richmond	Réparations du quai.
Chezzetcook Ouest	Halifax	Réparations des dommages causés au brise-lames par la mer et les glaces.
Tête de l'Ouest	Queen	Travaux de reconstruction et de réparation du brise-lames en pierre.
Pointe Blanche	"	Reconstruction du brise-lames au moyen de caissons.
Whycocomagh	Inverness	Reconstruction en pilotis de la tête du quai.
Windsor	Hants	Construction d'une jetée de déviation en fascines et caissons.
Yarmouth	Yarmouth	Creusage au pique en face du quai pour rendre le chenal principal accessible.
Yarmouth Bar (Place de Stanwood.)	"	Brèche dans les ouvrages de protection de la plage fermée.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Belfast	Queen	Remplissage de la travée dans le terrassement conduisant à la tête du quai et réparations.
Brae	Prince	Extension du brise-lames commencé en 1897-8, terminé.
Clifton	Queen	Réparations de la jetée.
Georgetown	King	Travaux de reconstruction et de réparations à la jetée de la Reine.
Etang de Graham (Gaspereaux).	"	Ouverture du chenal conduisant à l'étang.
Jetée de Hickey	Queen	Reconstruction de la superstructure de la jetée du côté de la mer et réparations.
Havre de Miminigash	Prince	Addition au brise-lames du nord-est et réparations dans le havre.
Jetée de la rivière au Vison.	King	Réparations de la jetée.
New London	Queen	Réparations du brise-lames de l'est.
Rustico Nord (Ile de Robinson).	"	Construction d'une clôture d'accumulation pour empêcher l'ouverture d'un nouveau chenal.
Souris	King	Elévation d'une partie du brise-lames de la jetée et protégée au moyen de talus en pierre.
Baie Sainte-Marie	"	Réparations de la jetée.
Havre Saint-Pierre	"	Réparations du brise-lames.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Fin.*

Localités.	Comtés.	Remarques.
Tignish	Prince	Accommodations du havre augmentées par l'extension des brise-lames, etc.
Vernon River	Queen	Réparations générales à la jetée.
West Point	Prince	Reconstruction partielle et extension du quai.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson Hollow	Albert	Réparations du brise-lames.
Rivière Noire	Saint-Jean	Réparations du dessus du quai et renouvel. des défenses.
Bonctouche	Kent	Matériaux achetés pour la reconstruction du quai.
Campbellton	Restigouche	Matériaux fournis pour niveler le dessus du quai et encaissement du lest dans les pilotis.
Cap-Tormente	Westmoreland	Réparations de la tête de jetée.
Caraquet	Gloucester	Reparations du dessus du quai et renouvel. des défenses.
Clifton	"	Réparations du dessus et des pièces de parement du quai.
Cocagne	Kent	Reconstruction d'une partie du quai.
Dalhousie	Restigouche	Matériaux achetés pour la reconst. d'une partie du quai.
Fort-Dufferin (Havre Saint-Jean).	Saint-Jean	Construction d'éperons à la jetée.
Mispec	"	Renouvellement des pièces de parments.
Pointe-du-Nègre (Havre Saint-Jean).	"	Protection du phare.
Pointe du Chêne	Westmoreland	Boulonner les défenses.
Richibouctou	Kent	Reconstruction et réparations de la jetée du nord.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires—		
Navigation de marée	Queen (Sunbury)	Aide donnée dans la construction des quais.
Tobique	Victoria	Creusage du chenal pour deux bateaux et barrages terminés.
Shippegan Gully	Gloucester	Continuation des réparations générales et ouvrages de protection de la plage de l'ouest terminés.
Deux Rivières	Albert	Nouveau quai terminé; caillous enlevés du chenal.

QUÉBEC.

Anse-à-Beau-fils	Gaspé	Amélioration de l'entrée du havre.
Anse aux-Gascons	Bonaventure	Brise-lames terminé.
Anse Saint-Jean	Chicoutimi et Saguenay	Jetées réparée.
Baie Saint-Paul	Charlevoix	Extension du quai et réparations.
Beauport	Québec	Améliorations du quai.
Belœil	Verchères	Mur de protection.
Berthier (en bas)	Montmagny	Réparations du quai.
Bic	Rimouski	" "
Cacouna	Témiscouata	Extension du quai.
Cap-à-l'Aigle	Charlevoix	Réparations du plancher du quai.
Cap-Santé	Portneuf	Caillous en face du quai enlevés.
Carleton	Bonaventure	Réparations au plancher.
Les Cèdres	Soulanges	Réparations au quai, etc.
Chicoutimi	Chicoutimi et Saguenay	Construction d'un hangar à marchandises sur le quai, etc
Etang du Nord	Gaspé	Réparations du brise-lames.
Grandes Bergeronnes	Chicoutimi et Saguenay	Caillous enlevés.
Grand-Pabos	Gaspé	Améliorations du chenal.
Grande Rivière	"	Réparations au quai.
Iberville	Saint-Jean et Iberville	Construction d'un nouveau quai.
Isle-aux Coudres	Charlevoix	Réparation au quai.
Isle-Perrot	Vaudreuil	Addition au quai.
Kamouraska	Kamouraska	Quai prolongé et réparé.
Lac Saint-Jean	Chicoutimi	Construction et améliorations de jetées.
Lanoraie	Berthier	Reparations au quai
Laprairie	Laprairie	Réparations à la jetée de protection contre la glace.
Lauzon	Lévis	Réparations du ponton et construction d'un hangar.
Les Eboulements	Charlevoix	Réparations générales du quai.
L'Islet	L'Islet	Construction d'un nouveau quai.

QUÉBEC—*Fin.*

Localités.	Comtés.	Remarques.
Longueuil	Chambly	Réparations considérables au quai.
Lotbinière	Lotbinière	Travaux sur tréteaux renouvelés.
New Carlisle	Bonaventure	Réparations aux bâtisses sur le quai.
Newport	Gaspé	Réparation au mur de protection.
Pointe-à-Pizeau	Quebec	Reconstruction du quai.
Pointe-à-Valois	Vaudreuil	Réparation au quai.
Pointe-Claire	Jacques-Cartier	" "
Port-au-Saumon	Charlevoix	Amélioration du havre.
Port-Daniel	Bonaventure	Remplissage dans la fondation du quai.
Port-Lewis	Huntingdon	Réparation au quai.
Quebec (quai de la Reine)	...	" "
Rivière Beauport	Québec	Extension du quai et réparations.
Rivière Cap de Chatte	Gaspé	Construction d'une jetée pour guider le courant.
Rivière-du-Loup (en bas)	Temiscouata	Réparation au quai.
Rivière-du-Sud	Montmagny	Extension du mur de protection.
Rivière Richelieu	Chambly	Réparations au brise-glaces.
Rivière Touladie	Témiscouata	Exploration du cours d'eau.
Sainte-Agathe des Monts	Terrebonne	Caillous enlevés.
Saint-Alexis, Baie des Ha Ha	Chicoutimi et Saguenay	Construction d'une pile isolée.
Saint-Alphonse (Bagotville)	" "	Réparation de la jetée.
Saint-Anicet	Huntingdon	Addition d'une aile au quai et réparation.
Sainte-Anne de Sorel	Richelieu	Construction d'une jetée pour servir de débarcadère et pour protéger les propriétés contre les glaces.
Sainte-Anne du Saguenay	Chicoutimi et Saguenay	Construction du nouveau quai continuée.
Saint-Fulgence	" "	Réparation de la jetée.
Sainte-Geneviève	Jacques-Cartier	" du quai.
Saint-Irénée	Charlevoix	Extension du quai jusqu'au rivage et réparation.
Saint-Jean des Chaillons	Lotbinière	Amélioration du havre.
Saint-Laurent Ile d'Orléans	Montmorency	Réparation au quai.
Saint-Michel	Bellechasse	" "
Saint-Nicolas	Lévis	Construction d'un quai public.
Saint-Roch des Aulnaies	L'Islet	" d'un nouveau quai.
Sillery Cove quai à la Pointe-à-Pizeau	Québec	Reconstruction du quai.
Tadousac	Chicoutimi et Saguenay	Construction d'un barrage pour l'élevage du poisson.

ONTARIO.

Bayfield	Huron	Réparation au quai et dragage.
Grande-Baie	Grey	Réparations des quais.
Bowmanville	Durham	" des jetées.
Chenal de Burlington	Wentworth	" "
Cobourg	Northumberland	Réparations minimes.
Collingwood	Simcoe	Améliorations du havre.
Goderich	Huron	Reconstruction du brise-lames et réparations des jetées.
Hilton	Algoma	Réparation du quai.
Kincardine	Huron	" des jetées.
L'Orignal	Prescott	Reconstruction du quai.
Meaford	Grey	Pilotis et dragage.
Newcastle	Durham	Réparations des jetées.
Baie-Nord	Nipissing	Quai en pilotis.
Oakville	Halton	Réparations aux jetées.
Owen Sound	Grey	Dragage.
Port-Albert	Huron	Réparations des jetées.
Port-Arthur	Algoma	Réparation du brise-lames.
Port-Burwell	Elgin	Amélioration du havre.
Port-Elgin	Bruce	Dragage.
Port Hope	Durham	Réparations aux jetées.
Port-Stanley,	Elgin	Amélioration du havre et réparations des jetées.
Richard's-Landing	Algoma	Achat du quai.
Rondeau-Harbour	Kent	Réparations des jetées.
Saugeen-River	Bruce	Amélioration de la rivière.
Thornbury	Grey	Réparation de la jetée.
Toronto-Harbour	...	Réparation de l'entrée de l'est.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Localités.	Remarques.
Rivière Colombie	Construction d'écluses.
Rivière Duncan	Obstacles enlevés.
Rivière Fraser	Protection des rives et améliorations.
Rivière Kootenay	Construction d'écluses.
Rivière Skeena	Amélioration du chenal.
Rivière Stikine	" "
William's Head, Station de quarantaine	Construction du quai et réparation.
Rivière Lewes, district du Yukon	Amélioration du chenal.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ADVOCATE HARBOUR.

Advocate est une ville prospère et progressive d'environ 700 âmes, située autour de la Baie d'Advocate, à l'extrémité sud-est du comté de Cumberland, entre le Cap-Chignectou et le Cap-d'Or. Elle se trouve à 30 milles à l'ouest de la ville de Parrsboro, le poste de chemin de fer le plus rapproché.

Outre la culture, qui se fait sur une échelle considérable, à cause de la fertilité de la terre, la principale industrie de la ville est la construction des navires; il s'y fait aussi une grande exportation de bois de corde.

Les négociants de la localité font aussi l'importation du charbon, du foin et de marchandises générales. On dit que les affaires augmentent beaucoup et que les importations seules sont deux fois plus considérables qu'il y a huit ou dix ans.

Il y a environ vingt-cinq ans, un quai public y fut construit au moyen de contributions locales et avec l'aide d'une légère subvention de la part du gouvernement provincial. Cet ouvrage a été pauvrement construit en bois ronds, à parements ouverts, est mal chevillé et manque de lest; il est maintenant hors de service. Sa longueur est de 110 pieds sur 20 de large; et il y a au bout, à l'eau haute des grandes marées ordinaires, 11½ pieds d'eau.

Il existe aussi à Advocate Harbour un quai qui est la propriété d'un particulier. Il a été construit de la même manière que le quai public et est dans le même état.

Le havre, qui n'a pas d'autres accommodations, est un refuge commode et sûr à marée haute; il se trouve parfaitement protégé de toute part par une dune en gravier qui en barre complètement l'entrée.

En vue de donner des accommodations convenables à la population commerciale de cette localité qui est très entreprenante et progressive, le parlement, durant la session de 1890, vota une somme de $2,000 pour la construction d'un quai sur la rive nord du chenal que sépare l'Ile Spencer de la terre ferme. Une fois terminé, le quai projeté aura 350 pieds de long et 20 pieds de large sur les premiers 310 pieds à partir du rivage; il sera de 40 pieds de large sur l'autre partie et il y aura à son extrémité environ 17 pieds d'eau aux grandes marées ordinaires.

La structure a été construite à la journée et se compose d'une série de tréteaux de dix pides en dix pieds, solidement liés, chevillés et ceinturés. Afin de donner un abri aux vaisseaux et embarcations échoués à l'intérieur, des pilotis jointifs seront construits à partir de l'extrémité extérieure sur une étendue de 40 pieds vers la rive. Le quai a été terminé aux deux tiers environ en 1890-9, au coût total de $1,787.98.

ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish, est situé sur le détroit de Northumberland, à 15 milles à l'est de Merigonish, le port le plus rapproché.

Les ouvrages, ici, comprennent une jetée construite par le gouvernement provincial antérieurement à la Confédération, et dont le gouvernement fédéral a assumé les frais en 1870; et un brise-lames construit en 1886-88.

Le brise-lames a maintenant 300 pieds de longueur et 20 pieds de largeur à sa partie supérieure, et a un L de 40 pieds de longueur à l'extrémité extérieure. La profondeur de l'eau à marée très basse, à l'extrémité extérieure, est de 5 pieds.

La jetée se composait primitivement d'un abord long de 245 pieds et d'une pile d'une longueur de 174 pieds et d'une largeur variant entre 40 et 44 pieds. Des répa-

rations et améliorations y ont été faites de temps à autre, y compris une annexe de 100 pieds de longueur construite en 1889-91.

En 1896-97-98 on a réparé et renforcé le parement de la jetée du côté du large, et construit la substructure d'une pile de 24 x 24 pieds du côté du large, dans le but de renforcer le parement et d'assurer et de retenir l'annexe projetée du talus en pierre, auquel on a ajouté plus de 250 verges cubes de pierres de grandes dimensions.

Le coût total de ces travaux à la fin d l'année fiscale 1897-8 s'élevait à $30,697.73. Sur ce montant, $27,913.39 ont été appliqués à la construction et à l'entretien du quai et du brise-lames, y compris $541.41 qui ont été remboursés au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse en 1883. De plus $2,784.34 ont été déboursés pour du dragage.

Durant l'exercice, 1898-99, la somme de $599.82 a été dépensée à terminer le talus en pierre qu'on a ajouté à la jetée du côté du large et on y a placé 482 verges cubes de pierres de grandes dimensions. On a aussi renouvelé 58 pieds de pavage, en madriers de cinq pouces et trois défenses ont été posées.

La profondeur de l'eau à marée très basse à l'extrémité extérieure de l'annexe est de 10 pieds. Les grandes mers montent de 5 pieds.

BARRINGTON.

Barrington, comté de Shelburne, est à 44 milles au sud-est de Yarmouth et a 30 milles au sud-est de la ville de Shelburne, et a dix milles du Cap Sable, situé à l'extrême sud-est de la Nouvelle-Ecosse. L'établissement est isolé et couvre une distance d'environ trois milles; la partie supérieure est connue sous le nom de " Tête ", et la partie basse sous le nom de " Passage ". C'est un endroit d'arrêt pour la ligne de steamers entre Halifax et Yarmouth; c'est aussi le terminus de la traverse de bateaux à vapeur entre l'Ile du Cap-Sable. Les seuls quais de l'arrondissement n'avaient pas plus de deux à trois pieds d'eau à leur extrémité du large, et le besoin de meilleures accommodations se faisaient grandement sentir ; en conséquence le département a commencé la construction du quai actuel en 1888-89 et le termina en 1890-91, au coût de $7,410.97.

Ce quai est bâti sur un banc de vase qui se découvre à marée basse jusqu'à Sherrow's Channel ; il a 944 pieds de long sur 20 pieds de large. A l'extrémité du large il y a aux grandes marées ordinaires douze pieds d'eau. L'extrémité du large sur un longueur de 130 pieds est construite en caissons de bois rond rempli de pierres. Le reste de l'ouvrage consiste en pilotis jointifs. Le terrassement s'élève graduellement à partir du rivage jusqu'au bout du large, où il y a une différence de niveau de 3½ pieds, et où le dessus du plancher est à 6 pieds au-dessus des plus hautes marées. A l'extrémité du large, il y a un L de 32 pieds de large avec une façade de 72 pieds sur le chenal. Sur cette L il y a un hangar à marchandises de 35 pieds sur 20. Il y a aussi un débarcadère.

Durant l'année fiscale 1892-93, on a dépensé $673.56 dans la construction d'une pile triangulaire pour remplir l'espace angulaire contenue entre le L et la partie principale de l'ouvrage. Le but de ces travaux était de donner plus d'accommodations pour le débarquement des marchandises et pour la circulation des voitures. Le coût total de l'ouvrage a ainsi été porté à $8,084.53.

En 1888-89-90 et 1892, une somme additionnelle de $8,105.38 a été employée pour creuser le bassin, près du quai. On a aussi amélioré les approches de Sherrow's-Channel en creusant le chenal jusqu'à une profondeur de 11 pieds. On a également ouvert un passage entre le chenal principal et le quai de Sargent.

Durant l'année fiscale 1898-99, la somme de $398.79 a été dépensée pour des réparations au quai. Trente des pilotis du coin sud-est ont été renouvelés; on a aussi réparé le plancher, le chevillage, etc. Tous les anciens pilotis ont été renforcés.

BEAVER HARBOUR.

Beaver-Harbour, comté d'Halifax, est situé à 90 milles à l'est du havre d'Halifax et à trois mille de la rivière au Saumon. C'est le port d'entrée le plus rapproché. Il y a un bureau de télégraphe et de mandats-poste. Durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1898, une somme de $15 a été dépensée pour protéger la plage tout autour du bassin de ce havre, à l'entrée luquel il y a un phare.

L'ANSE À BELLIVEAU.

L'Anse à Belliveau est située sur la rive est de la baie Sainte-Marie, à environ 4 milles au sud-est de Weymouth.

La population est d'environ de 200 à 300 personnes et la localité est l'une des plus importantes au point de vue des pêcheries de toute la côte du comté de Digby. Les ouvrages dans ce havre se composent de deux brise-lames : celui du nord-est construit en 1825, et celui du sud-est, en 1850, tous deux aux dépens des habitants de la localité et du gouvernement provincial. Ils consistent en ouvrages de pilotis remplis de pierres et couvrent une étendue de terrain d'environ trois acres. Sur toute cette étendue il y a 13 pieds d'eau à l'eau haute des grandes marées ordinaires.

En 1878 le département des Travaux publics a dépensé $3,000 pour réparer ces brise-lames et pour construire un prolongement à l'extrémité nord-est.

En 1892 et en 1893 une somme additionnelle de $500.02 a été dépensée pour réparer le brise-lames du sud-est.

Les travaux ont consisté dans la reconstruction du plancher sur une étendue de 360 pieds.

On a aussi posé sur la face intérieure quatre rangs de parements neufs. On a également rempli tout l'ouvrage d'un nouveau lest consistant en gravier, en pierres et en terre. Le brise-lames du nord-est a 500 pieds de long avec un L à la partie extérieure de 70 pieds de long. Le brise-lames a de 20 à 35 pieds de large et 17 pieds de haut à la partie extérieure du L. Aux grandes marées ordinaires il y a 13 pieds d'eau.

Cet ouvrage qui n'a pas été réparé depuis les deux dernières années est aujourd'hui dans un état complet de décrépitude.

Le brise-lames du sud-est a 350 pieds de long avec un L à la partie extérieure de 35 pieds de long. Il a de 20 à 35 pieds de large sur 16 pieds de haut à sa partie extérieure; aux grandes marées ordinaires il y a 12 pieds d'eau. Dans les grandes marées l'eau monte jusqu'à 18 et 22 pieds.

En 1895 et en 1896 une somme de $500 a été dépensée pour reconstruire la partie intérieure du côté sud sur une étendue de 150 pieds. En 1898 et en 1899 une somme de $1,999.93 a été dépensée pour reconstruire la partie mitoyenne du brise-lames du nord-est.

Les dépenses totales encourues pour les travaux de l'Anse à Belliveau jusqu'au 30 juin 1899, y compris les $1,120.52 qui ont été remboursés au gouvernement provincial en 1887 et en 1888, s'élèvent à $7,120.47.

GRAND BRAS D'OR.

Le Grand Bras d'Or, dans le comté de Victoria, est situé sur le côté sud du chenal du même nom, près de l'entrée de l'Océan Pacifique.

En vue de permettre aux citoyens de la localité de profiter des avantages que pouvaient leur procurer les steamers faisant escale entre Sydney et le terminus du chemin de fer Intercolonial au port Mulgrave sur le détroit de Canso, un quai public a été construit à l'anse Livingston sur le côté nord-est de l'île Boularderie, en face de l'anse Kelly, sur le côté nord du passage du Grand Bras d'Or qui, à cet endroit, a un mille de largeur.

L'île Boularderie est située à l'extrémité nord-est du lac du Bras d'Or, Cap Breton, entre le Bras d'Or et l'Atlantique. Le chenal du nord est le seul qui soit navigable maintenant pour des steamers et les navires à voile; le chenal du sud-est, qui est étroit, difficile à la navigation, a été pratiquement fermé par un pont suspendu.

Le quai à cet endroit a été terminé en 1888-89; il est de 150 pieds de long et consiste en une pile avec travées. Près du rivage il y a une pile de 40 pieds par 20 pieds. Du côté du large il y a une autre pile de 60 pieds par 20 pieds le long du chenal.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, est de onze pieds. Les grandes marées montent de deux pieds.

La somme de $3,299.98 a été dépensée dans cette construction. Aucune autre somme d'argent jusqu'à la fin de l'année fiscale 1897-98 n'y a été dépensée. En septembre 1898 une somme de $20.43 a été dépensée pour réparer temporairement le plancher du quai pour le trafic de la saison.

CANADA CREEK.

Canada Creek, dans le comté de King, aussi appelé Black Rock, est un petit établissement composé de 150 pêcheurs ou cultivateurs situé du côté sud de la Baie de Fundy à 60 milles à l'est de Digby Gut, à 8 milles à l'ouest de Hall's Harbour et presque en face du Cap d'Or sur la côte de Cumberland. Le havre, qui se dessèche à marée basse (les grandes marées montent de 39 et 33 pieds), se compose de deux brise-lames construits de chaque côté de l'embouchure d'un petit cours d'eau. L'ouvrage du côté est, qui est entièrement détaché du rivage, sert uniquement comme brise-lames et a été construit par le ministère en 1878-79 au coût de $3,000.00. Il est de 150 pieds de long, de 25 pieds de large sur 12 à 15 pieds de haut. Il consiste en une forte charpente de bois carré avec façade en pilotis, un plancher en madrier de 3 pouces et solidement lesté.

L'ouvrage du côté ouest était originairement de 248 pieds de long; il sert à la fois de brise-lames et de débarcadère. Il a été construit il y a plusieurs années aux frais des habitants de la localité et du gouvernement provincial. Il consiste en un caisson de bois rond et la face, du côté du large, est protégée par un lambrissage en pièces de bois aplanies. Le département y a fait des réparations considérables au coût de $2,000.00. En 1884-85 cet ouvrage étant devenu vieux et détérioré on l'a réparé de nouveau et un nouveau caisson de 57 pieds de long sur 10 de large y a été construit du côté du large au prix de$747.08.

En 1885-86 on a dépensé $100 en réparations générales, et en 1886-87, une autre somme de $672.72. Durant l'hiver de 1888-89, la partie extérieure, sur une longueur de 100 pieds a été complètement détruite et d'autres dommages moins considérables y ont été causés par une grande tempête. En 1891-92 la somme de $250 a été dépensée en réparations générales pour sauver l'ouvrage d'une destruction complète. L'écroulement d'unep artie de cet ouvrage a été cause que le sable et le gravier se sont accumulés autour et ont complètement rempli le chenal par où passaient les navires pour pénétrer dans le cours d'eau du côté est. En 1893-94, le département y a construit un nouveau caisson de 50 pieds de long et 14 de large et de 8 à 11 pieds de haut, à partir de la partie extérieure de l'ouvrage déjà existant et le reste de l'ancien. Ce caisson a été construit en bois rond et rempli de pierres au coût de $938.31. Durant l'année de 1898-99, la somme de $1,506.79 a été dépensée en réparations générales. Les travaux ont consisté dans la construction de toute la façade de l'est du brise-lames de l'ouest; le nouveau brise-lamess est de 235 pieds de long sur 10 à 14 pieds de large et de 12 pieds de haut en moyenne. En eutre, le brise-lames de l'est a été pourva d'un lambrisage du côté du large, et on y a mis 100 tonnes de ballast additionnel. On a aussi enlevé du cours d'eau, le long du brise-lames de l'ouest, une grande quantité de roc, afin de permettre aux navires d'en approcher plus facilement. Ces deux brise-lames sont maintenant en meilleur état qu'ils ne l'ont été il y a plusieurs années. Les dépenses totales encourues par le ministère dans l'exécution de ces travaux,

jusqu'au 30 juin 1899, s'élèvent à $9,257.90, dont $5,500 ont été appliqués à la construction et $2,201.11 en réparations.

CHETICAMP.

Le havre de Cheticamp, dans le comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'Ile du Cap Breton, à 18 milles au nord de Margaree. C'est un havre sûr, étant protégé à l'ouest et au sud par l'île de Cheticamp et un village qui y conduit. On y pénètre par le nord au moyen d'un chenal artificiel. Un quai a été construit du côté est du havre en 1890. Il consiste en une approche de 125 pieds de long sur 30 pieds de large, sur une distance d'environ 60 pieds, à partir de l'extrémité du large. Cette partie de l'ouvrage est remplie de pierres, et a en plus un prolongement de 80 pieds de long, et consiste en deux caissons de 17 pieds et 6 pouces. Le caisson du côté du large est de 60 pieds de long et fait face au chenal. La profondeur de l'eau à cet endroit est de 11 pieds; aux grandes marées ordinaires elle monte de trois pieds et demi.

Durant l'année de 1891-92, un petit montant a été dépensé pour poser des défenses additionnelles autour du caisson extérieur. On a aussi fait quelques réparations au mur de l'approche, etc.

Jusqu'à venir à l'année 1897-98, les dépenses totales encourues dans ces travaux ont été de $5,240.83, dont $5,190.75 pour la construction. Une somme additionnelle de $43,985.59 a aussi été appliquée au dragage de l'entrée du chenal sur une largeur de 80 pieds et une profondeur de 14 pieds et 8 pouces entre le Cap Cross, à l'extrémité nord-est de l'île Cheticamp, et la Pointe Caveau.

En 1898-99, on a dépensé $2,000 pour réparer l'ouvrage et en reconstruire la partie qui avait été complètement détruite par les tarets. Sur cette somme, $1,639.80 ont été dépensés pour l'achat de matériaux, y compris du bois créosoté et de la pierre, et du bois ordinaire pour la reconstruction et l'élargissement du caisson du centre.

CLARK'S HARBOUR.

Clark's Harbour, dans le comté de Shelburne, est un village prospère et important d'environ deux cents âmes; situé sur la côte sud-est de l'île de Cap Sable; ses extrémités sud-est de la Nouvelle-Ecosse. Il est séparé de la terre ferme par le détroit de Barrington. C'est le seul village de quelqu'importance sur l'île de Sable, et il y existe une industrie de pêcherie considérable et qui s'accroît sans cesse. La valeur totale de cette industrie de poissons en 1895 a été de $234,045. Les steamers de Yarmouth et de la Shelburne Steam Packet Co. vont jusqu'à Clark's Harbour. La profondeur de l'eau, à marée basse, aux différents quais, est de sept pieds et les grandes marées montent jusqu'à neuf pieds. A basse marée six pieds et demi d'eau.

Pendant la la construction du brise-lames projeté de 1,070 pieds de long, qui s'étendait vers le sud-est à partir de la Pointe Daly, qui est le point le plus au nord-est de Clark's Harbour, la somme de $726 a été dépensée en 1898-99 pour enlever d'immenses caillous et pour améliorer le lit de l'eau autour des quais les plus importants. A cet effet le dragueur *Sid* a été loué, pour 13 jours et plus de trois cents tonnes de cailloux ont été enlevées.

ILE COFFIN.

L'Ile de Coffin, dans le comté de Queen's est situé au nord-est de l'embouchure de la Baie Liverpool, son point le plus rapproché est à environ trois-quarts de mille de la terre ferme. Cette île, qui est basse et plate est d'un mille de long avec un cinquième ou un tiers de mille de large.

A l'est, près du sud de l'étendue de l'île, se trouve une petite lagune ou un petit havre de refuge pour les vaisseaux. Il est protégé par une plage de galets ce qui en fait un havre de refuge de grande valeur. De même qu'il attire la base d'opération

à un grand nombre de bateaux pêcheurs. Sur cette plage de galets se trouve un petit établissement de pêcheurs où il y a deux petits quais. Un grand nombre de pêcheurs ont des hangards où l'on fait sécher le poisson.

Cette plage, en 1882-83, a été protégée par un brise-lames en pierre brute situé à la Pointe Nord-Ouest et dont le coût a été de $2,099.95. Comme cet ouvrage ne donnait point la protection nécessaire, le départment a construit, en 1883-84, au coût de $2,890.19, un brise-lames en caisson rempli de pierres. Ce brise-lames est de douze pieds de large, de sept pieds de haut, et s'étend sur une longueur de trois cents pieds.

En 1884-85 la somme de $994.70 a été dépensée pour prolonger de deux cent pieds cet ouvrage en caisson.

Ces travaux ont bien répondu aux besoins pour lesquels on les avait exécutés. Ils ont formé un noyau autour duquel le sable et le gravier se sont accumulés.

En 1898-99 on a réparé les travaux, ou plutôt les ouvrages en caisson, ce qui a coûté la somme de $932.79.

Le prolongement a une largeur uniforme de dix pieds à six et demi ou à sept pieds de haut.

Les dépenses totales encourues par ces ouvrages de protection jusqu'au 30 juin 1899, ont été de $6,924.46.

BAIE COW.

La baie Cow, comté de Cap-Breton, se trouve sur la rive est de l'Ile du Cap-Breton, environ 18 milles à l'est du port de Sydney.

De vastes mines de charbon dans le voisinage en font un endroit d'importance considérable.

La baie a deux milles et demie de largeur à l'entrée et donnant sur l'Atlantique du côté de l'est n'offre pas un mouillage sûr dans les tempêtes soufflant dans cette direction.

Antérieurement à 1867, avec un peu d'aide du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, un brise-lames fut construit du côté nord de la baie par MM. Archibald et Cie, propriétaires des mines Gowrie.

Le brise-lames a 1,386 pieds de longueur et avait primitivement environ 44 pieds de largeur, et une profondeur de 17 pieds à marée basse à l'extrémité la plus éloignée. La superficie du bassin enclavé entre celui-ci et la jetée de chargement des mines Gowrie est d'environ 17 acres, dont 10 acres avaient primitivement une profondeur de 9 à 17 pieds à marée basse. Les grandes mers montent de 5 pieds.

En 1873, pendant l'exécution des réparations entreprises par le ministère, le brise-lames fut fort endommagé par la grande tempête du 24 août. Après la tempête, les travaux furent repris, la balance du montant voté étant fort grossie par MM. Archibald et Cie.

En 1874, les intérêts que possédaient MM. Archibald et Cie dans le brise-lames furent achetés par le gouvernement de la Puissance qui passa, en mai 1876, un contrat pour le faire réparer et renforcer; la construction en fut terminée en juillet 1877.

Presque chaque année depuis 1877 des réparations considérables y ont été faites, et la construction a été renforcée par l'addition de contre-forts, ou parements extérieurs, et par une construction en pilotis à joints clos.

Le brise-lames, avant les tempêtes des 3 et 8 février 1895, comprenait une construction intérieure couvrant l'espace compris à partir de 220 pieds de l'extrémité du côté de la plage jusqu'à l'autre extrémité, et des contreforts reliés à des caissons depuis 580 pieds de l'extrémité voisine de la plage jusqu'à environ 56 pieds de l'autre extrémité. Les ouvrages extérieurs sont à environ 22 pieds de distance et furent mis en communication par des murs de liaison. L'espace qui les séparait fut comblé de terre et de pierres.

Pendant les tempêtes auxquelles je réfère, il se produisit une brèche dans le brise-lames près de l'extrémité d'avant sur le large, et 140 pieds du parement extérieur (y

compris 70 pieds récemment reconstruits) furent détruits, et l'ouvrage en face emporté jusqu'au dessous du niveau de la basse marée; 25 pieds environ du parement extérieur entre les deux contreforts du côté du large furent aussi détruits; le lest en plusieurs endroits fut balayé par les eaux qui emportèrent aussi quelques pilotis.

Pendant l'exercice 1895-96 un montant de $3,999.87 a été dépensé en réparations urgentes et à la reconstruction; à l'enfoncement de pilotis et au lestage de nouveau d'une partie des caissons extérieurs; au posage de béton dans les caissons; au relestage et au renouvellement du plancher des deux contreforts du côté du large; à de menues réparations du contrefort intérieur; au renouvellement de la couverture des trois murs de liaison entre les parements intérieurs et extérieurs et à l'enlèvement des pièces de charpente arrachées aux extrémités intérieures et extérieures des parements avoisinant l'endroit où la rupture s'était produite.

En octobre 1896, la partie externe qui avait résisté aux tempêtes de février 1895 fut emportée, et le parement du côté du large fut fortement endommagé sur une distance de 1,128 pieds de l'extrémité intérieure, allant vers la plage.

En 1897-8 la somme de $9,988.40 fut dépensée en travaux de reconstruction et de réparations urgentes.

Les réparations faites comprennent: posage de béton dans les caissons et nouveau lestage de 105 pieds de construction intérieure étroite (201 à 306 pieds à partir de l'extrémité intérieure); construction d'un nouveau parement extérieur sur une longueur de 137 pieds (445 à 582 pieds de l'extrémité intérieure) et une largeur de 15 pieds, avec du béton dans les caissons et des pilotis à joints clos rapprochés du côté du parement extérieur; la reconstruction de 64 pieds des ouvrages du centre (462 à 526 pieds de l'extrémité intérieure); menues réparations au contrefort intérieur; posage du béton dans les caissons et re-lestage et enfoncement de pilotis autour de la pile centrale; enfin, cloisonnage et remplissage avec du béton et du lest des extrémités extérieures des ouvrages du centre et de l'intérieur, à 1,128 pieds de l'extrémité intérieure.

Les dépenses totales à la fin de l'année 1897-98 s'élévaient à $206,246.37, y compris $25,000 pour les intérêts que possédaient Archibald et Cie dans le brise-lames et $1,732.97 pour dragage.

En 1898-9, on a dépensé $5,000 pour terminer les réparations urgentes commencées l'année précédente au brise-lames, y compris la reconstruction des parements extérieurs et le pavement. On a aussi reconstruit 90 pieds des parements extérieurs entre les deux contreforts. On a re-lesté et réparé les ouvrages adjacents sur une longueur de 45 pieds.

POINTE DE CRIBBIN.

La pointe de Cribbin, comté d'Antigonish, est située du côté ouest de la baie de Saint-George, à 8 milles au sud du cap George et à 5 milles au nord de l'entrée du havre d'Antigonish.

Le quai, ici, terminé en 1891-92, s'étend sur une distance de 300 pieds dans une direction sud de la pointe, et a un abord de 195 pieds de longueur.

Le quai a une larpeur de 20 pieds au sommet sur une distance de 120 pieds à partir de l'extrémité inférieure et de 30 pieds sur le reste de 180 pieds; il est en pierre sur une étendue de 50 pids à partir du rivage, la partie extérieure (250 pieds) se composant de caissons à parements jointifs, parfaitement lestés. La profondeur de l'eau à marée très basse, à l'extrémité extérieure du quai, est d'environ 9 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Comme les pièces des parements avaient été rongées par les tarets, une somme de 2,999 fut employée, durant l'exercice 1896-97 et 1897-98, à établir un talus en pierre du côté du large, à 180 pieds de la face extérieure. Des caissons vides ont été remplis de lest et 80 pièces de bois créosoté ont été enfoncés à l'extrémité extérieure.

Les dépenses totales à la fin de l'année fiscale 1897-98 s'élevaient à $11,856.08.

Durant l'année fiscale 1898-9, la somme de $390.14 a été dépensée pour poser du côté du large des pierres additionnelles extraites de la carrière, pour lester les caissons vides, et pour enlever les graviers qui avaient été charroyés par la mer près du parement de la partie intérieure de l'ouvrage.

DIGBY.

Digby est la capitale du comté de Digby, avec une population d'environ 1,500 âmes ; elle est superbement située à l'extrémité sud-est du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du chemin de fer Dominion Atlantic. Digby est à 70 milles au nord de Yarmouth, à 150 milles de Halifax, à 20 milles de Annapolis, et c'est aussi un port où les steamers de la compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic font escale tous les jours en faisant le service entre Saint-Jean et Digby. Le havre est ouvert en toutes saisons, et y est très bien protégé de tous côtés. Les tempêtes, cependant, venant du nord et nord-est amènent de très grosses mers qui déferlent sur le brise-lames. A certaines époques il y a beaucoup de glaces flottantes dans le bassin; ce qui fait que la structure du brise-lames est exposée à des dommages.

Le premier quai a été construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, quelques années avant la Confédération ; il a été complètement détruit par les tempêtes qui ont passé sur la Baie de Fondy en 1866-67. En 1869, pour aider à reconstruire cet ouvrage, une somme de $2,920 a été accordée par le parlement du Canada et transmise au gouvernement provincial. Le quai, tel qu'alors bâti, consistait en chevalets de pilotis, avec un espace de 12 pieds entre chacun d'eux sur une longueur de 560 pieds; il y avait ensuite un caisson avec talus de 80 pieds de long sur 45 de largeur. La partie sud-est de ce caisson était de forme oblique à cause des grandes marées qui montent et baissent de 27 pieds. Cette partie en talus a été complétée par un autre caisson de 170 pieds de long et de 22 pieds de large, dont la moitié consistait en un caisson séparé par un espace de 8 pieds. La partie extérieure du quai consistait en un caisson de 56 pieds de long sur 40 pieds de large et d'environ 20 pieds de haut. La longueur totale de l'ouvrage était de 870 pieds. En 1872, on a dépensé la somme de $1,650 pour terminer et réparer le quai. En 1874, on a renouvelé un certain nombre de pilotis, et la partie extérieure du caisson a été pourvue de nouvelles défenses. On a planchéié le quai sur toute son étendue. Le quai a coûté $2,500. Durant la tempête du 22 février 1879, une goélette chargée de produits pour les Indes Occidentales perdit ses amarres et enfonça presqu'en entier dans le quai, causant par là un écroulement sur une longueur d'environ 130 pieds. On a reconstruit cette partie au prix de $2,767.73. En 1881-82, on a dépensé la somme de $888.57 pour renouveler certaines parties du bois rongé par le limon. Ce qui fait un total de dépenses, jusqu'au mois de juin 1882, de $10,326.30.

En décembre 1885, la partie extérieure du quai a été détruite par une tempête, et en 1885-86, la somme de $1,945.62 a été dépensée en réparations générales. Une somme additionnelle de $767.62 a été dépensée, en 1886-87, pour d'autres réparations. En 1887-88, on a dépensé une somme de $7,467.68 à la construction d'un caisson de 40 pieds sur 40 sur le côté du caisson extérieur qui a été enlevé. Un plan incliné de 26 pieds de large sur 80 pieds de long, fut construit entre le nouveau caisson extérieur et la partie non détruite de l'ancien quai. Un chemin sur pilotis a été construit entre l'ancien et le nouveau caisson. En janvier 1888, on a commencé la reconstruction du quai, et le rapport du département pour l'année 1888-89 indique qu'une dépense à cette fin de $4,498.14 a été faite. Jusqu'au 30 juin 1889, le nouvel ouvrage consistait en un caisson de 45 pieds sur 45, qui a remplacé l'ancien. Il est construit en bois rond à doubles parements et est pourvu d'un excellent ballast. Il a 45 pieds de haut. Il est réuni à l'ancienne partie du quai par un plan incliné en caisson. Le débarcadère a une structure de 25 pieds de large. On a aussi consolidé l'ouvrage en pilotis touchant à la rive, et le plancher, qui avait été endommagé par les vers, a été partiellement renouvelé. En

1889-90, on a dépensé une somme de $392.91 pour enfoncer de gros pilotis sur les côtés nord-est et sud-est du caisson du centre, que la tempête du mois de décembre 1885 avait considérablement endommagé. En 1890-91, et aussi en 1891-92, de minimes sommes ont été dépensées pour des réparations générales. En 1890, un contrat a été passé pour la construction du débarcadère, sur la rive nord de Racquet, à un mille environ du nord-est du quai actuel et de la ville de Digby. A cette fin, on a acheté du bois et du fer. Mais, par suite de délais nombreux et de la mort de l'entrepreneur, on abandonna l'idée de construire ce nouveau quai. On décida, au contraire, de reconstruire et de réparer le quai actuel, en employant, autant que possible, le bois et le fer appartenant à la successison de l'entrepreneur défunt. Les travaux de reconstruction ont été faits à la journée au prix de $15,248.15. Il consiste dans les travaux suivants :

1° On a renouvelé toute la construction en pilotis comprise entre la rive et l'extrémité du débarcadère, savoir, une distance de 560 pieds; la partie du côté de la rive est de 430 pieds de long sur 30 pieds de large, tandis que la partie extérieure est de 110 pieds de long sur 45 piedsde large. Entre les chevalets de pilotis il y a une espace de 10 pieds. Il y a de chaque côté de l'ouvrage des défenses et des poteaux de protection. Deux rangs de moises de 12 pouces entourent les faces extérieures et intérieures de l'ouvrage.

2° On a démoli jusqu'aux fondations le caisson qui formait la tête du débarcadère, et on l'a remplacé par un nouveau caisson de 80 pieds de long sur une largeur moyenne de 37 pieds.

3° On a renouvelé, sur une longueur de 78 pieds, le plancher de la partie extérieure du débarcadère. On a posé une palée sur la façade du large du plan incliné, à l'extrémité du nouveau caisson.

4° On a aussi enlevé l'ancien entrepôt et l'ancien bureau. On a construit à la place un édifice de 72 pieds de long sur 20 pieds de large, avec un chemin couvert sur toute l'étendue des côtés sud de 15 pieds de large.

En avril 1894, une violente tempête détruisit le pilotis jointif du côté nord sur une étendue de 330 pieds. Afin de sauver le reste de la construction, on a déboursé une somme de $141.69.

Subséquemment, en mai et juin 1894, une somme de $1,410.03 a été dépensée pour réparer le dommage causé par la tempête du mois d'avril. En 1895-96, une somme de $4,341.99 a été dépensée pour remplir d'un solide balast les travaux en pilotis sur le côté nord du quai, sur une longueur le 210 pieds sur 17 pieds de largeur. On a aussi exhaussé de deux ou trois pieds et renouvelé le plancher de la partie extérieure sur une longueur de 225 pieds.

En 1896-97, une somme de $3,132.89 a été appliquée à la reconstruction de la moitié sud-est du quai, à partir de la rive sud, sur une longueur de 450 pieds. Cet ouvrage a été renouvelé et recouvert de madriers de 6 pouces. On a également solidement chevillé et pourvu de défenses nouvelles cet ouvrage.

En 1898-99, on a dépensé une somme de $579.80 pour renouveler et réparer le côté extérieur du sud-est du quai, qui avait été endommagé par un steamer de la compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic, le *Prince Rupert*, dans la dernière tempête du mois d'avril 1899. En outre, on a replanchéié, sur une étendue de 40 pieds, les ouvrages en talus que l'on a aussi pourvu de nouveaux poteaux de défense. L'importance de ces travaux est établie par le fait que les revenus du quaiage, durant l'année 1898, du mois de janvier au mois de décembre inclusivement, se sont élevés à la somme de $2,221.05. En 1899, il n'y a aucun doute que ces revenus augmenteront considérablement. Les dépenses totales encourues par le ministère, en rapport avec le quai de Digby, jusqu'au mois de juin 1899, s'élèvent à la somme de $93,569.80, et peuvent être subdivisées comme suit:

Constructions, y compris les réparations de $11,632 faites par le gouvernement provincial en 1887-88	$59,864 45
Réparations	29,513 33
Dragage	4,192 02
Total	$93,569 80

BAIE DE L'EST.

La Baie de l'Est, dans le comté du Cap-Breton, est à la tête de la baie du même nom et constitue un bras du grand lac Bras d'Or. Le quai originaire à cet endroit a été construit par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial. Il consistait en un caisson avec travée de 15 pieds de large, dont la tête formait un T de 70 pieds de long sur 18 de large. En 1882-83 un caisson de 71 pieds et 6 pouces sur 22 pieds a été ajouté à l'extrémité extérieure par le gouvernement fédéral. En 1888-89 les caissons ont été reconstruits et durant la dernière année le caisson du T originaire a été enlevé et remplacé en 1892-93 par des ouvrages en pilotis jointifs. La profondeur de l'eau, à l'extrémité et au niveau ordinaire de l'eau, du lac est de 11 pieds. Les dépenses encourues jusqu'à la fin de l'année fiscale 1897-98 se sont élevées à la somme de $3,452.80, dont $399.58 ont été appliqués à des réparations et la balance à la construction. Durant l'année fiscale de 1898-99 une somme de $254.24 a été dépensée e nréparations et en renouvellement.

Le plancher, les défenses, les solives du plancher et la surface longitudinale en bois de 71 pieds et 6 pouces sur 22 pieds, de même que le plancher de l'ouvrage sur une longueur de 35 pieds ont été renouvelés.

BAIE DE L'EST, CÔTE NORD.

En 1889-90 on a choisi un site, pour la construction d'un quai dans le comté du Cap-Breton, sur la rive nord de la Baie de l'Est du grand lac du Bras d'Or, à cinq milles et demi à l'ouest de la tête de la baie. La distance entre la Baie de l'Est et Sydney est de dix-sept milles et demi et de dix milles et demi entre la station la plus rapprochée du chemin de fer Intercolonial. Le quai consiste en une approche en fascines et en pierre de 50 pieds de long sur 20 de largeur; il y a aussi un caisson avec travée de 172 pieds et 7 pouces avec une L à l'extrémité extérieure de 20 pieds sur 20. La profondeur de l'eau, à l'extrémité intérieure est de dix pieds à marée basse, et de onze pieds et trois pouces à marée haute.

La construction de cet ouvrage, en 1889-90, a coûté $1,999.87 jusqu'à la fin de l'année fiscale de 1897-98. Aucune somme additionnelle n'a été dépensée à cet endroit.

Durant l'année fiscale de 1898-99 on a dépensé la somme de $50 pour renouveler une partie du plancher du quai.

EAST RAGGED ISLAND.

East Ragged Island, dans le comté de Shelburne, est un petit établissement de pêche et est situé sur la côte est de East Ragged Harbour, à environ trois milles et trois quarts au nord-est de Lock Port par eau, et à sept milles de la même ville par le chemin public passant autour de la tête du havre. La population de cet établissement est d'environ 200 âmes qui s'occupent soit de pêche soit d'agriculture; mais dans un rayon d'environ deux milles il y a une population d'à peu près 400 âmes. Afin de permettre aux habitants de la localité de se procurer plus facilement le charbon dont ils ont besoin et autres objets nécessaires; afin aussi de leur permettre l'expédition plus sûre de leur poisson, etc., le ministère a passé un contrat avec J. B. McNamus, Memramcock, N.-B., pour la construction d'un quai public consistant en un ouvrage en caisson solide de 180 piedsd e long sur 20 pieds de large avec des approches en pierre

solide de 21 pieds et 25 pieds et une L de 25 pieds sur 40 à l'extrémité extérieure. Le coût du contrat a été de $2,280. Ce quai, une fois terminé, aura quatre pieds au-dessus des plus hautes marées. Il aura à sa tête une profondeur d'eau de 5½ pieds, ce qui est suffisant pour tous les vaisseaux ayant à faire escale à cet endroit.

Par suit de délais inévitables ce quai n'a pu se terminer à la date déterminée dans le contrat. Les dépenses totales encourues en 1898-99 ont été de $1,242.07.

FOX ISLAND.

Fox Island ou Lawrencetown, dans la comté de Halifax, est situé sur la côte de la Nouvelle-Ecosse donnant sur l'Atlantique à quinze milles, environ, de la ville de Halifax et à 800 pieds de la terre ferme. C'est une très petite île de trois à quatre acres d'étendue au plus et qui n'a, en aucun endroit, plus de six pieds au-dessus des grandes marées hautes. Personne ne l'habite permanemment; durant les mois d'été elle sert de station de pêche; on y voit alors les pêcheurs et leur famille. Jusqu'en 1879 cette île était unie à la terre ferme par une dune de sable et de gravier qui, bien que très étroite, servait de chemin pour les véhicules transportant les marchandises, le poisson et autres approvisionnements de la ville sur l'île. En outre cette dune formait un havre de refuge pour les bateaux de pêche. Durant la première partie de l'année 1889 la mer commença à briser cette dune; cette œuvre de destruction a continué jusqu'à l'année 1885, jusqu'au moment où il fut impossible de communiquer davantage entre la terre ferme et l'île.

Afin de rétablir la communication le ministère, en 1886-87, construisait un ouvrage de protection s'étendant sur toute la longueur de la plage, soit sur une distance de 925 pieds. Cet ouvrage a été exécuté par contrat au coût de $3,333.69 et consistait en un caisson de bois rond de 13 pieds de large au sommet et de trois à six pieds de haut, avec un talus en pierre de deux sur un de chaque côté. Tout cet ouvrage en caisson a été rempli de lourdes pierres et de gravier. En 1891 une somme de $50.00 a été dépensée en réparations générales et en 1892-93 on a prolongé le quai sur une longueur de 250 pieds afin de protéger la partie principale de l'île au prix de $650.98. Les travaux étaient exécutés à la journée. En 1893-94 il a été dépensé la somme de $412.96 en reconstruisant l'ancien ouvrage de protection sur une étendue de 120 pieds, et on a solidé le tout en y posant une quantité considérable de pierres additionnelles. Durant l'année 1898-99 une somme de $200.00 a été dépensée pour l'achat de matériaux et le peu de réparations urgentes. Les dépenses totales encourues de l'année 1887 à 1889 ont été de $4,647.63, dont $250 pour réparations et la balance : $3,397.63 pour travaux de reconstructions et d'améliorations.

GRAND ÉTANG.

Grand Etang, dans le comté de Inverness, se trouve dans le golfe Saint-Laurent à peu près à mi-chemin entre le port de Margaree et Cheticamp. Des ouvrages destinés à améliorer l'entrée de l'étang et, par tant, à en faciliter l'accès aux bâtiments de pêche et aux navires d'un faible tonnage, furent commencés en 1893-94 et terminés en 1894-95, à l'exception du creusage à la profondeur de la basse mer dans le chenal entre les jetés, et de l'enlèvment du pont de ses culées. Deux piles, séparées par un espace de 87 pieds ont été construites. Elles consistent en des ouvrages en fascines et en pierres de 135 pieds de long, des caissons à parements ouverts de 100 pieds et des caissons à joints clos de 30 x 50 pieds dont la substructure est en bois créosoté. De chaque côté des caissons on a construit des ouvrages en pierres et fascines sur une longueur de 200 pieds.

En 1894-95-96, un chenal fut ouvert entre les piles, à une profondeur de 1¼ pied au-dessous de l'eau très basse, ce qui donnait une profondeur de 4½ pieds à mer haute. En 1895-96 on construisit un pont de 500 pieds pour traverser l'étang.

Le pont est de 563 pieds de long, y compris les approches est et ouest en fascines et pierres; les culées ont 74 et 51 pieds respectivement et l'ouvrage en pilotis 438 pieds. Le pont s'ouvre pour les bateaux. Les dépenses totales encourues à Grand Etang et $27,460.25 pour la construction des piles et pont, des approches et de l'ouverture du chenal.

Durant l'année fiscale de 1898-99 une somme de $152.20 a été dépensée pour 25 pilotis de 24 pieds et de 28 pieds qui ont été posés pour remplacer les pilotis des approches du pont, détruits ou endommagés par les vers. Le reste des pilotis est plus ou moins endommagé par ces vers et pour rendre le pont sûr il faudra tout le remplacer par des pièces de bois créosoté.

HALL'S HARBOUR.

Hall's Harbour, dans le comté de Kings, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 65 milles au nord-est de Digby et à 12 milles au sud-est de Scot's Bay. Il est à environ 12 milles au nord-ouest de Kentville, le chef-lieu du comté de Kings, où se trouvent aussi les quartiers généraux de la compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic. La population du village se compose d'environ 20 familles, et, il y a une année, il s'y faisait un trafic d'exportation considérable, qui a, cependant, depuis quelques années, tombé en d'insignifiantes proportions. Vers l'année 1839, les habitants, avec l'aide du gouvernement provincial, ont construit un mur de protection en bois de chaque côté du havre, qui consiste en un bassin intérieur qui se dessèche aux marées basses, et qui a environ un acre d'étendue. Ce havre permet aux navires de venir jusqu'au chemin public. Vers 1844, une addition au mur du côté du large sur la rive ouest a été construite en vue d'empêcher l'accumulation du sable et des gravier à l'entrée du havre, et en même temps en vue d'avoir un brise-lames. Vers 1885, une nouvelle addition de 100 pieds de longueur a été construite à ce brise-lames au prix de $2,000. En 1884, le ministère a fait des réparations au prix de $750, et le 6 novembre 1884, le caisson extérieur a été détruit par une violente tempête; les marées extraordinaires provoquées par cette tempête ont aussi eu pour effet de repousser un banc de gravier qui a complètement obstrué l'entrée du havre. Entre 1884 et 1891, la seule dépense encourue dans cette localité a été la somme de $49.97 pour réparer les extrémités endommagées. En 1891 on a dépensé $500 pour reconstruire la façade du mur de protection en bois sur le côté est du havre sur une distance de 270 pieds. En novembre 1893, on a dépensé une somme de $100.08 pour réparations urgentes au côté ouest du brise-lames. En 1895-96, une somme de $450.83 a été dépensée pour réparer le côté est du brise-lames. On a aussi élevé de deux à cinq pieds les extrémités du sud et du côté de la terre. Le plancher et les solives ont été renouvelés sur une longueur de 200 pieds. Vingt-six défenses ont été posées, et à l'extrémité nord donnant sur le rivage; une addition au brise-lames a été construite de 30 pieds de long sur 5 pieds de haut et 5 pieds de large. On a également pourvu d'un nouveau lest l'extrémité de la plage. Hall's Harbour, quoique peu considérable, est l'un des plus importants entre Scott's Bay et Digby Gut. Aux grandes marées l'eau monte 32 pieds et 18 aux petites mers.

En 1898-99, une somme de $199.68 a été dépensée pour réparer l'ancien brise-lames; les travaux ont consisté dans la réparation de cette pointe faible à l'extrémité intérieure. On a renouvelé une portion considérable du plancher et de nouvelles défenses et des poteaux ont été posés. Le 4 avril 1899, un contrat a été passé avec J. B. McManus pour le lambrissage du brise-lames sur une étendue de 120 pieds au coût de $3,300. Le contrat stipulait que les travaux devaient être terminés à la fin de l'année fiscale, au 30 juin 1899, mais à cette date il n'y avait que soixante pour cent environ de l'ouvrage qui était exécuté, et on avait dépensé jusque-là une somme de $1,968. Le nouvel ouvrage est de 26 pieds de large au sommet et de 14 pieds à 20 pieds de haut. Il est solidement bâti en caissons de bois rond remplis de pierres. L'extrémité extérieure est également solidement bâti, et du côté du large il y a un

brise-lames de 4 pieds sur 6 pouces de haut. Les dépenses totales encourues dans ce havre jusqu'au 30 juin sont de $4,328.56 dont $2,827.80 pour la construction y compris la remise de $310 faite au gouvernement provincial en 1887-88, et la balance, $15,059 pour réparations.

HAMPTON.

Hampton, dans le comté d'Annapolis, anciennement appelé l'Anse à Chute, est situé sur la rive sud-est de la Baie de Fundy, à 27 milles au nord-est de Digby Gut et à 6 milles au nord-ouest de Fiedericktou. C'est une station importante de la compagnie Dominion Atlantic. Il y a là une population d'environ 200 âmes qui s'occupent de pêche, d'agriculture, de transportation de bois de corde.

En 1855-56 un petit quai de 165 pieds de long a été construit sur la rive ouest de l'anse. Le gouvernement provincial a fourni la somme de $600.00 dans cette dépense. Le site a été choisi par des commissaires sans expérience et fut mal choisi à tous les points de vue. En 1879, au coût de $3,000.00, le ministère a construit un prolongement de 120 pieds de long et on a solidé l'ancien travail avec l'espérance de rémédier au défaut de sa localisation. En 1881 un nouvel examen a démontré que la mer avait considérablement endommagé l'ancien quai mais que par suite de sa situation l'action des eaux ne tarderait pas à l'anéantir tout à fait. On décida, en conséquence, à reconstruire le quai à un autre endroit, à un demi mille environ plus à l'est, ce qui coûta $2,300.00. Le nouveau quai était de 246 pieds de long, solidement construit, beaucoup mieux situé que l'ancien, il se trouvait à l'ouest de l'entrée d'un petit cours d'eau qui sert de refuge aux goélettes. En 1888-89 on constata que le cours d'eau avait miné le dessous de l'ouvrage; le ministère dépensa en conséquence la somme de $750.00 pour le réparer et pour hausser le niveau de la construction, tout en le pourvoyant d'un nouveau lest plus solide. On a aussi réparé le plancher. En février 1889, durant une grosse tempête, le brise-lames fut de nouveau endommagé. En 1890-91 le département a dépensé la somme de $21.00 en réparations générales et fit faire reprendre au cours d'eau son ancien lit d'où il s'était écarté durant la tempête de l'année précédente.

En 1892-93 le brise-lames ayant été constaté trop court pour les besoins de la navigation, le département dépensa la somme de $1,509.09 à la construction d'un nouveau caisson de 40 pieds sur 27 pieds de large au sommet et de 27 pieds de haut à son extrémité du large. On a aussi réparé la partie intérieure de l'ancien ouvrage sur une étendue de 100 pieds. On l'a pourvu d'un nouveau plancher, de nouvelles défenses, etc.; en un mot on a mis le tout en excellent état.

En 1898-99 une somme de $1,999.99 fut dépensée pour réparations générales au brise-lames. Toute la partie du sommet, sur une étendu de 185 pieds et de 20 à 26 pieds de large a été haussée; ces travaux ont été rendus nécessaires pour élaguer le petit cours d'eau qui déferlait sur le quai et qui se frayait un chemin en-dessous. Afin d'empêcher de nouveaux dégats la façade intérieure du brise-lames a été pourvue d'un ouvrage de protection de 80 pieds de long. Le brise-lames a une longueur totale de 270 pieds sur 20 à 26 de large et de 24 pieds de haut; aux marées ordinaires il y a 21 pieds d'eau. Les grandes marées montent, jusqu'à 32 pieds; les plus basses sont de 18 pieds.

Les dépenses faites par le gouvernement fédéral à Hampton se répartissent comme suit:—

Pour constructions	$7,588 10
Pour réparations	3,520 88

IONA.

Iona, dans le comté de Victoria, est sur la rive nord de Grand Narrow ou détroit de Barra qui relit le grand et le petit lac de Bras d'Or. C'est une station du

chemin de fer l'Intercolonial et est un point d'arrêt pour les steamers de la compagnie de navigation de Bras d'Or. Un quai de 126 pieds de long et de 20 pieds de large a été construit par le gouvernement provincial et tomba sous le contrôle de ce ministère en 1867. Il a été construit sur une longueur de 44 pieds en 1885-86. Ce prolongement consiste en un caisson de 60 pieds de long et il est uni au caisson du côté du large du quai du gouvernement provincial par une allonge de 24 pieds.

En 1891 on remarqua que le caisson du côté du large, ou la tête, avait été considérablement endommagé par le ravage des vers et que de plus un banc de sable et de gravier s'y était formé autour du coin sud-ouest. Plus tard la tête du quai devint tellement détériorée, et la profondeur de l'eau à l'extrémité nord-ouest si minime que l'accès en devint impossible ; excepté en temps très calme. Les dépenses, à la fin de l'année fiscale de 1897-98, s'élèvent à la somme de $3,264.24, y compris $2,449.54 qu'on y a dépensés durant l'année fiscale de 1895-96. En 1898-99 pour la reconstruction de la tête du quai, en bois créosoté, sur le caisson du large on dépensa $2,000. De ce montant $485.66 a été dépensé avant le 30 juin pour l'achat de matériaux et en particulier pour se procurer du bois créosoté.

IRISH COVE.

Irish Cove, dans le comté de Cap-Breton, est sur la rive sud-est du grand lac du Bras d'Or, près de l'entrée de East Bay. Il est à 20 milles de la tête de East Bay et à 22 milles du canal Saint-Pierre et à 10 milles de Grand Narrows de l'autre côté du lac. Le quai en cette localité a été commencé en 1891-92 et terminé l'année suivante. Il est de 160 pieds et huit pouces de long sur 20 pieds de large, y compris un caisson du côté du rivage de 47 pieds de longueur, un caisson extérieur de 57 pieds de long avec une L de 20 sur 20. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large varie de 12 pieds 3 pouces à 13 pieds 8 pouces.

Le quai est solidement construit, fortement lesté, et est protégé par des ouvrages en pilotis. Le montant total dépensé à la construction de ce quai est de $3,245.94. Jusqu'à la fin de l'année 1897-98 aucune autre dépense n'a été faite.

Durant l'année fiscale 1898-99 une somme de $209.31 a été dépensée pour renouveler une partie des pilotis jointifs du caisson extérieur qui avait été considérablement endommagé par les vers. Les quatre pieux du coin et les 54 pieux intermédiaires ont été renouvelés et posés.

JOHNSON'S HARBOUR.

Johnson's Harbour, autrefois appelé Hay Cove, dans le comté de Richmond, est une petite baie du grand lac du Bras d'Or, située à 10 milles de distance du canal Saint-Pierre et à 20 milles de la tête de East Bay. En 1881 les habitants de ce district se construisirent un quai de 40 pieds de long sur 21 pieds de large sur la rive est du havre, près de son entrée. En 1883-84 le ministère haussa ce quai de 2 pieds et y construisit un caisson de 27 pieds de long sur 20 pieds de large. En 1886-87, des pilotis de protection furent posés sur la face donnant sur le chenal, et l'espace compris entre le caisson du sud et la rive a été rempli. En 1893-4 on dépensa la somme de $759.67 pour enlever sur une distance de 20 pieds, à partir de la face donnant sur le chenal, la partie de la construction donnant sur le large. On a construit à la place un mur transversal en caisson de 10 pieds de large et en remplissant l'espace compris entre cet ouvrage en caisson et la rive. La profondeur du lac, à marée basse varie de 8 à 10 pieds, mais augmente jusqu'à 20 pieds à environ 10 pieds plus au large que la façade extérieure. Le ministère a dépensé, jusqu'à la fin de l'année 1897-98, la somme de $1,109.71, dont $859.76 pour la reconstruction et $250 pour réparations. Durant l'année fiscale 1898-99 la somme de $10 a été dépensée en réparations menues à la face sud-est du quai.

RIVIÈRE JORDAN—CÔTÉ EST.

La rivière Jordan est un des cours d'eau des plus importants et des plus considérables du comté de Shelburne, et traverse, dans presque toute son étendue, des terres à bois de la plus grande valeur. Elle se jette dans l'Atlantique à environ 3 milles à l'est de Shelburne, le chef-lieu du comté et son embouchure forme un bras de mer d'environ 4 milles de long et de un mille à un mille et demi de large, avec de l'eau profonde sur toute son étendue. A la tête de cette baie ou bras de mer, qui est appelé la Baie Jordan, et sur sa rive est à 9 milles à l'ouest de Lockeport et 8 milles é l'est de Shelburne se trouve un petit établissement de 200 à 300 personnes qui s'occupent de pêche, d'agriculture, du commerce de bois et du commerce en général. A deux milles et demi plus loin sur la rivière se trouve un autre village prospère appelé Jordan River, avec une population d'environ 700 âmes. Là, comme plus haut, de chaque côté de cette rivière, se trouvent d'importants moulins à scie où d'énormes quantités de bois sont préparées pour l'exportation. La baie ayant une plage un peu raide et étant très exposée au sud et au sud-est, durant les tempêtes, les nombreux vaisseaux qui viennent y prendre leur chargement de bois y courrent des dangers considérables.

Afin de permettre à la population de bénéficier de tout ce trafic et pour améliorer en même temps les facilités de transportation, le département a construit, en 1875, un brise-lames sur la rive est de l'entrée de la rivière, à la tête de la baie, au village de Jordan-Est. Ces ouvrages ont été solidement construits en caissons de bois carré remplis de pierres au coût de $24,568.79. Il a 550 pieds de long sur 30 pieds de large, à son extrémité du large, et 23 pieds de haut. Aux grandes marées ordinaires la profondeur de l'eau est de 19 à 20 pieds; les plus hautes marées montent de 7 pieds tandis que les plus basses sont de cinq pieds et demi.

En 1878 une grande quantité de lourdes pierres ont été déposées près de l'extrémité du large afin de protéger l'ouvrage contre l'action des vagues. Dans le printemps de 1879 la partie supérieure du caisson de l'extrémité du côté du large sur une longueur de 100 pieds, a été détruite par une grande tempête. Ces dommages ont été réparés en 1882-83, ce qui coûta la somme de $5,046.12.

En 1883-84 de menues réparations ont été faites au coût de $102.50. En 1890-91, une partie du plancher ayant été enlevée par une tempête, on l'a remplacé au prix de $30.03. En 1891-92 la partie intérieure de l'ouvrage ayant été endommagée par les hautes marées et les vagues, on l'a réparée. Le plancher et les solives, sur une distance de 100 pieds, furent enlevés et une grande quantité de lest fut charroyée par la mer. Tout cela fut remplacé et une quantité considérable de pierres a été placée le long de la partie du brise-lames donnant sur la rive. Le coût de ces réparations a été de $750.00.

Durant l'année fiscale de 1898-99 le département a dépensé la somme de $2,348.32 pour augmenter de 12 pieds la largeur du brise-lames au moyen de tréteaux sur pilotis posés à tous les 5 pieds. On a aussi renouvelé les défenses et le plancher. Pendant que ces travaux étaient à s'acomplir on constata que l'ouvrage était beaucoup plus détérioré qu'on ne le pensait au début et que des réparations additionnelles étaient requises. Le brise-lames fut en conséquence mis en excellente condition. Dans le passé on a accumulé sur le brise-lames d'énormes quantités de bois de commerce en quantitées trop lourdes pour sa capacité. Des ordres sévères ont en conséquence été donnés au gardien du quai pour empêcher la répétition de pareille chose à l'avenir. Les dépenses totales encourues pour la construction du brise-lames jusqu'au 30 juin 1899 ont été de $29,792.24, et pour les réparations, de $3,230.85.

JUDIQUE.

Judique, comté d'Inverness, est situé à l'est de la baie Saint-Georges, à 10 milles au sud de Port-Hood et à 16 milles au nord de l'entrée du détroit de Canso.

Un contrat fut conclu en avril 1898, pour la construction d'un brise-lames à la Pointe de McKay, près de l'entrée de l'Etang de Judique, pour une somme de $14,143.

L'ouvrage entrepris sera construit en caissons de 725 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet, avec un L de 20 pieds de longueur à l'extrémité extérieure, à parements ouverts complètement comblé de lest, avec pilotis à l'extrémité extérieure et protégé du côté nord par un talus en pierre; la substructure devra être de pin créosoté de la Caroline du Nord ou de la Virginie, et la substructure de bois de construction du pays. aL profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure sera de 6 pieds 3 pouces à marée très basse. Les grandes mers montent de 4 pieds 6 pouces.

Jusqu'à la fin de l'année les entrepreneurs ont été occupés à l'achat des matériaux et aux préparatifs de la construction. Dépense totale en 1897-98, $181.11.

Durant l'année fiscale 1898-9, l'entreprise commencée a été poussée vigoureusement. La construction fut commencée le 1er août 1898 et n'était pas terminée la fin de l'année fiscale. Mais toute la superstructure, excepté sur un espace de 67 pieds du côté du large, était posée. La valeur des travaux exécutés a été de $9,385.74 et le montant dépensé par ce ministère de $8,683.00.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, dans le comté de Richmond, est situé sur la rive est de la baie Saint-Pierre prenant son entrée de l'Atlantique à environ 9 milles au sud-est de l'entrée du canal Saint-Pierre. Durant l'année de 1876-77, un brise-lames isolé en bois carré a été construit à la Pointe Martin où il y a de cinq à dix pieds d'eau aux marées basses; par suite de la position dangereuse dans laquelle il a été construit ce brise-lames a subi des dommages considérables et en 1883 il fut presque complètement détruit. Un contrat fut passé en 1891 pour la reconstruction de cet ouvrage qui a été terminé au mois d'août de l'année 1893. Le nouveau brise-lames consistait en une solide construction en bois de 400 pieds de long sur 20 pieds de large. On l'a érigé sur les restes de l'ancien brise-lames. Le sommet du nouvel ouvrage est à un pied au-dessus du plus haut niveau de l'eau. Le tout est solidement recouvert de pierres posées en talus de 3 dans 1 du côté du large. Toute la surface de l'ouvrage au-dessus du niveau de l'eau basse a été recouverte de pierres de pas moins de 15 pieds cubes de dimension. Les espaces compris entre les pierres au-dessus de la ligne de la plus haute marée étaient remplis de béton et de ciment. En 1894-95 on a dépensé la somme de $4,293.87 pour l'achat de matériaux nécessaires pour réparer le brise-lames. Des pierres, du côté du large, s'étant dérangées durant une tempête du sud-est, peu de temps après que les travaux eurent été terminés en 1893.

Voici un état des dépenses encourues jusqu'à la fin de l'année fiscale 1897-98.

Ancien brise-lames.

Construction	$10,330 00	
Réparations	215 69	
Total		$10,545 69

Nouveau brise-lames.

Construction	17,546 09	
Réparations	4,293 83	
Emmagasinage de l'outillage	60 00	
Total		$21,899 96
Grand total		$32,445 65

Les pierres du côté du large s'étant de nouveau dérangées, ainsi que les talus de l'extrémité extérieure, une somme de $3,500 a été appropriée durant l'année fiscale 1898-99 pour opérer les réparations nécessaires. On a

aussi construit un mur en béton par-dessus la façade du côté du large de l'ouvrage en caissons. Ce mur est de quatre pieds et demi de haut sur trois pieds de large au sommet. Les réparations ont été commencées en avril 1899. On s'est procuré la pierre nécessaire durant l'hiver et les travaux étaient en voix d'exécution à la fin de l'année fiscale, alors que les dépenses encourues s'élevaient à la somme de $3,180.97 ; ce qui fait un total de dépenses, au 30 juin 1899, de $35,626.61. La somme dépensée en 1898-99 a été appliquée à l'achat de 585 verges cubes de grosses pierres; on a aussi réparé les chalands et les chèvres; on a acheté 210 barils de ciment de Portland; on a construit 120 pieds de mur en béton et on a déposé 285 verges cubes de pierres de grosse dimension. Le mur en béton a été construit deux pieds de large au sommet de plus qu'on se proposait d'abord et une plus grosse quantité de grosses pierres fut requise près de l'extrémité du large.

ANSE LIVINGSTON.

L'Anse Livingston, dans le comté d'Antigonish, est situé sur le détroit de Northumberland à quatre milles à l'ouest du Cap-George, à trois milles et demi de l'Anse McNair sur la Baie Saint-George ; et à quatre milles de Georgeville sur le détroit de Northumberland. Les grandes marées montent de quatre pieds et demi.

Afin de donner un abri aux bâteaux pêcheurs de ce district et de procurer en même temps un débarcadère aux marées hautes aux steamers et aux petits navires, une somme de trois mille piastres a été votée par le parlement durant la session de 1898 pour la reconstruction du brise-lames, ouvrage estimé à $6,000. Le brise-lames proposé sera de 245 pieds et à son extrémité il aura 7 pieds de haut à plus basse marée. Il aura 18 pieds de large sur une distance de 80 pieds à partir de la rive et de 24 pieds sur la balance de 165 pieds. Durant l'année fiscale de 1898-99 une somme de $2,999.94 de la somme appropriée a été dépensée pour l'achat du bois et de la pierre requise pour la construction du brise-lames.

LOUIS HEAD.

Louis Head, dans le comté de Shelburne, est un petit établissement de pêcheurs d'environ 100 âmes, situé sur la rive est de l'embouchure de la rivière au Sable, à environ 17 milles de Shelburne, qui est le chef-lieu du comté, et à 10 milles de Lockeport.

En 1892 le département a construit un brise-lames à cet endroit, afin de procurer un abri aux bâteaux pêcheurs et aux petites embarcations et, en même temps, pour servir de débarcadère général. Cet ouvrage a été construit tout près du reste de l'ancien quai lequel on a enlevé; il est de 150 pieds de long sur 20 pieds de large et 20 pieds de haut, à l'extrémité du large où, à haute marée, il y a 18 pieds d'eau. Les grandes marées montent de sept pieds et un quart; les petites mers montent cinq pieds et trois quarts.

L'entière construction est solidement bâtie afin de permettre de résister aux grosses mers du sud-est auxquelles elle est très exposée. Elle consiste en un ouvrage en caissons à parements jointifs de bois carré, pourvu de doubles défenses et sûrement lesté. La façade du côté du large dépasse d'un pied le niveau de la plus basse marée et elle est recouverte d'un plancher en madriers de mérisier de 6 pouces. L'extrémité extérieure de même que la façad du côté du large est protégée par un lambrissage de lourdes pierres. Le brise-lames a été construit en vertu d'un contrat au prix de $4,440.2.2

Durant la session de 1898 le parlement vota la somme de $600 pour enlever les parties endommagées de l'ancien quai qui consistait en un ouvrage en caissons de 235 pieds de long sur 12 pieds de large au nord du brise-lames. Cet ancien quai a été construit par les autorités locales pour protéger la plage et servir d'abri aux petites embarcations et aux bateaux pêcheurs. Durant l'année fiscale de 1898-99 une somme

de $590 a été dépensée pour renouveler l'ancien quai et pour y ajouter un caisson de 46 pieds de long, 10 pieds de large et 8 pieds de haut. Cette addition a été construite en vue de protéger plus efficacement la plage contre les courants sous-marins qui déferlent tout autour de cette construction. Durant les grosses tempêtes ces courants marins furent si forts qu'ils menacèrent de destruction complète l'ouvrage en caisson et la plage elle-même.

MARGAREE.

Le port de Margaree, comté d'Inverness, se trouve à l'embouchure de la rivière Margaree, sur le golfe Saint-Laurent, environ à 30 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Le côté ouest de l'entrée du port est protégé par des ouvrages commencés par le gouvernement provincial avant la Confédération et prolongés et réparés par le ministère en 1876, en 1879 et en 1900. La première addition a été de 85 pieds, la seconde de 130 pieds et la troisième de 200 pieds.

Les dépenses totales à la fin de l'année fiscale 1897-98 s'élevaient à $16,554.92. De cette somme, $274.83 ont été remboursés au gouvernement local, $12,701.67 ont été dépensés pour réparer et prolonger la jetée, et $3,378.42 ont servi à protéger la plage du côté est de l'entrée du havre.

En février 1898, un contrat fut passé pour terminer une partie additionnelle de 180 pieds de long, et de 20 pieds de large sur une étendue de 156 pieds à partir du rivage et de 24 pieds de large sur le reste. Les travaux commencés de bonne heure en juillet furent terminés et acceptés le 23 décembre 1898. L'ouvrage est en bois rond, à parements ouverts, avec défenses sur les coins et tous les côtés sont lambrissés à joints clos avec du bois dur. Sur une distance de 156 pieds, le dessus de la jetée est à quatre pieds, et sur les 24 autres pieds, à cinq pieds au-dessus du niveau de l'eau.

En 1898-99, $4,051 ont été dépensés pour le prolongement de la jetée. De plus, en octobre et novembre 1898, on a dépensé $178.66 pour remplir à la journée les caissons construits en 1890. 88 verges cubes de pierres de grosses dimensions ont été déposées dans les caissons ; les approches de la première jetée ont été renouvelées et on a lesté de nouveau sur une longueur de 44 pieds.

MAITLAND.

Le village de Maitland, comté de Hants, population d'environ 1,500 habitants, se trouve du côté ouest de l'embouchure de la rivière Shubenacadie qui débouche du côté sud dans la baie Cobequid. La Baie est le prolongement à l'est du Bassin de Minas, large et important estuaire de la Baie de Fundy. Un quai public a été construit par le ministère des Travaux publics de 1873 à 1876 au prix de $6,342. Les communications avec Truro, chef-lieu du comté de Colchester se font par la voie publique, mais il faut d'abord traverser la rivière Shubenacadie, large de plus d'un demi-mille à cet endroit, au moyen d'un bateau traversier dont on peut se servir toute l'année à l'exception des quelques mois d'hiver. Du côté du comté de Hants le bateau passeur a toujours atterri sur la plage et à marée basse on éprouve beaucoup d'embarras à faire passer voyageurs et attelage du bateau sur la plage et vice versa.

Pour faciliter le passage de la rivière le département a dépensé dans le cours de 'lannée 1897-98 un montant de $996.76 à construire un quai en coffrage pour le bateau traversier d'une longueur de 170 pieds et de 20 pieds de largeur. L'ouvrage est en partie le prolongement et la reconstruction d'un ancien quai privé, mais son site au pied d'une rue publique en fait un ouvrage public.

Le quai de la traverse au 30 juin 1899, avait coûté en tout $1,199.21.

ANSE DE McNAIR.

L'anse de McNair, comté d'Antigonish, est située sur la rive ouest de la baie de Saint-Georges, à 2 milles au sud du cap Georges.

Un brise-lames de 400 pieds de long fut construit du côté nord de l'anse en 1872-73. Des réparations y furent effectuées de temps à autre jusqu'en 1887-88, alors que l'ouvrage fut reconstruit sur une distance de 160 pieds à partir de l'extrémité extérieure. Durant les années 1890-94, l'extrémité extérieure du brise-lames, reconstruite en 1887-88, fut protégée au moyen de pilotis créosotés, et un talus en pierre fut posé sur la façade du côté du large. En 1896-97 un léger montant a été dépensé à exhausser le talus qui avait tassé.

Dans le cours de l'exercice 1897-98, un montant de $499.80 a été dépensé à exhausser le talus du côté du large qui, reconstruit en 1887-88, avait encore tassé en certains endroits, et à relester les caissons du côté du large où le lest avait éboulé à travers le parement endommagé; et $199.56 à acheter des matériaux pour servir à la réparation du parement du côté du large des ouvrages reconstuits en 1887-88.

La profondeur de l'eau à marée très basse le long du parement intérieur des ouvrages reconstruits en 1887-88 varie de 13 pieds à l'extrémité extérieure à 7 pieds à l'extrémité intérieure. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Voici un état des dépenses encourues jusqu'à la fin de l'année fiscale 1897-98.

Construction et réparations	$56,247 91
Dragage	6,751 18
Achat de lot de grève	400 00
Total au 30 juin 1898	$63,399 09

Durant l'année fiscale 1898-99, la somme de $893.56 a été dépensée pour les réparations suivantes: On s'était procuré le bois l'année précédente.

McNUTT'S ISLAND.

McNutt's Island, dans le comté de Shelburne, est située à l'entrée du havre de Shelburne, à huit milles et demi au sud-est du chef-lieu du comté. Cette île est de trois milles de long et un mile et demi de large. A l'extrémité sud-est se trouvent un phare et un sifflet pour le temps des brouillards. Ce phare projette sur une distance dre un demi-mille vers l'ouest à partir de l'extrémité nord-est de l'île, où se trouve une plage ou dune en gravier et en sable ayant la forme d'un fer à cheval, ce qui forme sur le côté du sud-est un havre de grande valeur et très effectif pour les bateaux pêcheurs et les petites embarcations de toutes sortes. Il y a quelques années une tempête sérieuse fit une brèche dans la dune. Cette brèche avait d'abord 100 pieds de large, mais elle a augmenté successivement jusqu'en 1898, alors qu'elle a atteint 200 pieds. Afin d'empêcher que cette dune ne fut entièrement lavée et que par là le seul havre de refuge de Shelburne contre les tempêtes du sud-est d'être détruit, on décida de fermer la brèche et de protéger la plage au moyen d'un ouvrage en caissons solidement lesté. Cet ouvrage a été entrepris en l'année 1888-89. Cet ouvrage en caissons est de 265 pieds de long, neuf pieds de large et d'une hauteur moyenne de cinq pieds et demi. En outre, le dessus de la plage, sur une distance de deux à trois cents pieds, a aussi été protégé au moyen d'un ouvrage en caissons de un à deux billots de hauteur.

Les dépenses totales encourues pour cet ouvrage sont de $638.11.

MERIGOMISH.

Le havre de Mérigomish, dans le comté de Victoria, est situé sur le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de l'entrée du havre de Pictou. La profondeur

de l'eau, aux marées basses, par-dessus la dune de l'entrée, est de 14 pieds. Aux grandes marées l'eau monte de 5 pieds et quart et les petites mers de 3 pieds et quart. En 1880 un quai fut construit par le ministère dans une anse à l'est de la pointe Harbour, à environ un mille de la station du chemin de fer Intercolonial à Mérigomish. Il mesure 154 pieds de long sur 20 pieds de large ; il est construit sur un fond plat qui assèche, à l'extrémité extérieure, aux marées excessivement basses. Il consiste en une approche en terre entourée d'un mur de pierres d'une longueur de 70 pieds et d'une pile planchéiée avec travées, de 80 pieds. Durant l'année 1890-91 on a renouvelé le plancher. Les dépenses encourues jusqu'à la fin de l'année fiscale de 1897-98 se montent à la somme de $1,140.40. Durant la session du parlement en 1898 une somme de $900.00 a été votée pour être dépensée durant l'année 1898-99 pour prolonger le quai. Du montant voté la somme de $647.03 a été dépensée en juin 1899 pour l'achat de matériaux devant servir à la construction d'une pile de 100 pieds sur un fond de vase molle. On a aussi construit un ouvrage de protection en pierre et en fascines qui sert en même temps de brise-glace.

MERIGOMISH (GRANDE ILE.)

La Grande Ile de Mérigomish, dans le comté de Pictou, est à environ 10 milles de l'entrée est du havre de Pictou. Elle est de trois milles et un quart de long sur un mille et un quart de large ; elle est reliée, à son extrémité est, à la terre ferme, par une dune de sable de deux milles et demi de long, excepté toutefois durant les grandes marées extraordinaires, alors que la mer passe par-dessus une partie de cette dune et pénètre dans le havre de Mérigomish dont l'extrémité est se trouve en dedans de l'île.

Un contrat a été passé, en mars 1899, pour la construction d'un quai sur le côté sud de l'île, presqu'en face du quai public de la terre ferme. Ce qui a coûté $865. L'exécution du contrat n'était pas commencée à la fin de l'année 1898-99, mais on l'a terminé depuis. L'ouvrage consiste en une chausée et en un remblais de soixante-cinq pieds et demi et neuf pieds et demi de long respectivement; il y a aussi un caisson avec une structure à arche de vingt pieds de large sur 95 pieds de long et de 2 pieds et 6 pouces de haut à marée extrèmement basse; le tout consiste en une culée en pierre de 27 pieds de long, et en deux piles en caissons. Les grandes marées montent de 5 pieds et demi. On a dépensé la somme de $96.81 à cet ouvrage en 1897-98.

ANSE METAGHAN.

L'Anse Metaghan, dans le comté de Digby, est située sur la rive sud-est de la Baie Sainte-Marie, à 25 milles au nord de Yarmouth, à 20 milles au sud de Weymouth, deux milles et demi de la rivière Metaghan, quarante milles de Digby, chef-lieu du comté. La station de chemin de fer de la compagnie Dominion Atlantic la plus rapprochée qui passe parallèlement à la côte et qui a son terminus à Yarmouth, se trouve à environ sept milles de distance. Les grandes marées ordinaires montent de vingt-un pieds, et les petites mers montent à dix-huit pieds. Toute la côte de la Baie Sainte-Marie, de Digby à Yarmouth, est très populeuse. En fait, elle forme, pour ainsi dire, un village continu sur toute une distance de soixante-cinq milles. Metaghan, après Digby et Weymouth, est l'établissement le plus important et le plus considérable de toute la côte. Sa population est d'environ mille habitants qui s'occupent de pêche, d'agriculture, du commerce de bois et du commerce général. Les travaux publics, à cet endroit, consistent en un brise-lames et dans un débarcadère en caissons, construit il y a quarante à quarante-cinq ans par le gouvernement provincial et par les habitants de la localité. Le débarcadère est d'environ trois cents pieds de long et vingt pieds de large; le brise-lames qui est de vingt sur vingt-six de large a 925 pieds de long à partir de la plage. Et à son extrémité extérieure il y a une L de 85 pieds sur 24 pieds de large et de 30 pieds de haut. A cet endroit il y a toujours de 20 à 21 pieds d'eau, à mer basse des grandes marées. En 1875 le mi-

nistère semble avoir pris possession de cet ouvrage; le brise-lames a été prolongé et réparé par ce ministère au coût de mille piastres. En 1878 un prolongement de 100 pieds a été construit avec une L à l'extrémité du large, ce qui a coûté trois mille piastres; en 1881 on a dépensé la somme de $2,250.00 pour prolonger davantage cet ouvrage en construisant une arche de cinquante pieds à l'aile. En 1882-83, cinq cents piastres ont été dépensées pour relester et poser du pilotis jointif sur une partie de l'ouvrage; on a aussi fait d'autres menues réparations. En 1883-84, trente-deux piastres ont été dépensées pour renouveler quelques défenses et une partie du terrassement à l'extrémité du large. En 1884-85 une tempête a causé quelques dommages et les dégats ont été réparés pour la somme de $96.64. Une crevasse de vingt-cinq pieds de long sur quatre à six pieds de profondeur a été remplie de lest; quarante pieds ont été ajoutés au brise-lames; en 1887-88 la façade du large du brise-lames a été lambrissée sur une étendue de 700 pieds.

Tout l'ouvrage a été nivelé et d'autres réparations minimes ont été faites. Les dépenses, durant cette année, ont été de $1,447.33 et il faut comprendre que ce montant sera considéré comme remboursement fait au gouvernement provincial pour les dépenses faites par lui de 1867 à 1879. On a terminé de payer les travaux exécutés en 1887-88 aussi bien que dans l'année 1888-89. Dans cette dernière année on a payé la somme de $308.75 et ce montant a été entré dans les livres comme partie du remboursement fait au gouvernement provincial, ce qui porte à $1,756.08 le montant total que ce ministère a remboursé au gouvernement provincial En 1892-93 ce ministère a dépensé la somme de $292.72 pour faire des réparations minimes au brise-lames et aussi pour réparer temporairement son débarcadère. En 1893-94, la somme de $2,627.54 a été dépensée pour réparer complètement le débarcadère et le quai; l'ouvrage a consisté dans la reconstruction de cinquante pieds de la façade du caisson extérieur. On a aussi planchéié et pourvu de défenses le reste de l'ouvrage sur une longueur de deux cent soixante pieds.

En 1897-98 on a dépensé la somme de $3,141.99 pour reconstruire le caisson le long de la façade du côté du large du brise-lames afin de consolider celle-ci. Cet ouvrage a été rendu nécessaire par l'œuvre des vers qui avaient rongé les pièces de bois à la base. Ce caisson additionnel est de cent pieds de long, douze pieds de large et vingt-deux pieds de haut.

Le nouveau caisson est solidement bâti en caisson de bois rond, bien pourvu de défenses, solidement lesté et pourvu d'un fort lambrissage tout autour. En 1898-99 on a dépensé la somme de $1,093.20 pour renouveler, sur une longueur de cent vingt pieds et de huit à dix pieds de haut, la partie inférieure de l'extrémité du large du brise-lames; ces travaux avaient été rendus nécessaires par l'action des vers qui avaient rongé le brise-lames à sa base. On a aussi renouvelé environ cent pieds du plancher. Une brèche de trente pieds de long, du côté du mur, a aussi été remplie. Dans les quelques années à venir il sera nécessaire de débourser plusieurs milliers de piastres pour préserver cet ouvrage de destruction complète.

Le long de la façade du brise-lames donnant sur le large où les navires accostent, il y a une profondeur d'eau de douze à seize pieds. Le 30 juin 1899, la somme totale dépensée à la construction de ces travaux s'est élevée à $20,086.41 et les réparations ont coûté $4,664.07.

RIVIÈRE METAGHAN.

La rivière Metaghan, dans le comté de Digby, se jette dans la Baie de Fundy, à l'embouchure de la Baie Sainte-Marie, presqu'en face du Grand Passage entre Long Island et Brier Island. Elle est située à 20 milles au sud de Weymouth, 28 milles au nord de Yarmouth, deux milles et demi au nord de Metagomish ou de l'anse Metagomish. La population de ce village est d'environ 400 âmes qui s'occupent de pêche, d'agriculture, commerce de bois et du commerce général. La station la plus rapprochée du chemin de fer Dominion Atlantic qui va parallèllement à la rive de la baie est à

environ quatre milles du village. Sur la rivière, qui est d'environ dix-huit milles de long, se trouvent vingt moulins à scie qui, pour la plupart, envoient à l'embouchure de la rivière, du bois pour l'exportation aux Indes Occidentales et aux Etats-Unis. La quantité totale que l'on exporte ainsi dépasse un million de pieds. Les travaux publics, en cette localité, qui ont été construits quelques années avant la confédération, probablement aux frais du gouvernement provincial et des habitants de l'endroit, consistent en deux brise-lames situés sur chaque côté de l'embouchure de la rivière; l'espace compris entre les deux brise-lames est d'environ trois acres o il y a toujours de dix à quinze pieds d'eau de profondeur, ce qui donne un abri sûr, des accommodations suffisantes au grand nombre de navires côtiers et aux bateaux pêcheurs. Les grandes marées montent de vingt-un pieds tandis que les plus basses marées vont à dix-sept pieds. Le brise-lames du nord est d'environ de quatre cents pieds de long et vingt-quatre pieds de large et dix-huit pieds de haut à l'extrémité du large. Celui du sud-est est de neuf pieds de long sur vingt-cinq à trente pieds de large et de dix-sept pieds de haut à l'extrémité du large. Tous deux sont remplis de pierres. Quand le ministère a pris charge de ces travaux ils étaient en état de détérioration assez avancée et des réparations furent faites en 1873 au prix de $4,500. En 1881 on a dépensé la somme de $2,000 pour reconstruire et réparer une partie des deux brise-lames. En 1882-83, la somme de $3,000 a été dépensée pour prolonger le brise-lames du sud-est de quatre-vingts pieds et on a fait des réparations générales au brise-lames du nord-est. On enleva aussi du bassin une certaine quantité de roc et de cailloux que l'on déposa dans les deux brise-lames comme pierres de lest. En 1890-91 la somme de $265.19 a été dépensée pour enlever du chenal, près de l'extrémité du brise-lames du sud-est donnant sur la rive, quelques autres rocs et cailloux qui nuisaient au havre.

De menues réparations ont été faites durant la même année au brise-lames. En 1898-99 on a dépensé la somme de $4,001.76 pour renouveler toute la partie du brise-lames du sud-est donnant sur la rive. Toute cette partie fut enlevée et reconstruite sur une longueur de quatre cents pieds et d'une largeur de vingt-neuf pieds avec une hauteur moyenne de treize peids. Ce nouvel ouvrage a été pourvu d'un solide lambrissage. Vu que ce petit havre n'est qu'à deux milles et demi au nord de Metaghan et est très achalandé, et vu qu'il possède une importance que l'on peut appeler fédérale, il est urgent de le maintenir.

Les dépenses totales pour ces travaux jusqu'au 30 juin 1899 ont été de $13,473.96, y compris $3,973.96 qui ont été remboursés au gouvernement provincial en 1887-88; on comprend aussi dans ce chiffre la somme de $4,266.95, pour réparations générales.

MONK'S-HEAD.

En 1894-95, un chenal pour bateaux fut pratiqué entre le lac de Dunn et le havre d'Antigonish, et un pont fut construit au-dessus de ce chenal. Après l'achèvement des travaux, le courant pénétra dans les talus et affouilla les culées du pont, qui tassèrent considérablement.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $300 a été employée à réparer le pont et les culées et à construire des ouvrages de protection en fascines et en pierres. Environ 60 pieds d'ouvrage en fascines et en pierres ont été construits de chaque côté du chenal; la superstructure du pont a été enlevée et renouvelée; la largeur de l'arche a été portée de 14 à 18 pieds; les façades des culées ont été protégées au moyen de 5 pilotis avec couronnement avec des pièces de bois équarries de 12 pouces; enfin 5 pilotis ont été enfoncés de chaque côté le long de l'ouvrage en fascines et en pierres sur une distance de 20 pieds du pont.

Au commencement de 1898-99, il restait encore à poser un garde-fou de chaque côté du pont, à enlever des fascines et à prolonger les ouvrages de protection en fascines et en pierres. Une somme de $272.45 a été dépensée à ces fins et les ouvrages de protection en pierres ont été prolongés de 140 pieds de chaque côté du chenal. Les dépenses totales à la fin de l'année 1897-98, s'élèvaient à $1,021.57.

MORDEN.

Morden, comté de King, est un petit village de pêche et de culture d'environ 120 habitants, situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à 50 milles à l'est du goulet de Digby, et à 9 milles au nord de la station d'Aylesford, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. La construction du brise-lames de cette place fut commencée en 1846 par les habitants, aidés du gouvernement provincial. Le brise-lames a 365 pieds de long, 28 pieds de large à l'extrémité du rivage et 45 pieds à l'extrémité du large où il a 26 pieds de haut. Du 1er juillet 1867 au 30 juin 1897, le ministère a dépensé pour ce quai $8,583.45, dont $5,560.06 pour construction et $3,023.49 pour réparations.

Duran l'exercice 1896-97, la somme de $1,992.75 a été dépensée comme suit:—(*a*) Achèvement des travaux commencés en 1896-97 pour reconstruire une brèche de 121 pieds de long causée par des tempêtes en février et octobre 1895. (*b*) Menues réparations aux autres parties du brise-lames. (*c*) Enlèvement du gravier du côté est du quai qui empêche les vaisseaux d'accoster.

En 1898-99, on a dépensé $498.50 pour terminer les réparations commencées à la saison précédente. On a aussi fait des travaux d'excavation, et enlevé le gravier qui s'était accumulé le long du brise-lames, du côté du rivage, au grand désavantage des vaisseaux.

Le brise-lames est aujourd'hui en excellente condition. Les dépenses totales encourues par ce ministère jusqu'au 30 juin 1899; s'élèvent à $11,075, dont $5,560.06, y compris $60 remboursées au gouvernement provincial, ont été dépensées pour la construction du brise-lames; la balance a été dépensée en réparations.

RIVIÈRE DU NORD (North River).

North River, dans le comté de Victoria, se jette dans le Bras nord du havre de Sainte-Anne qui forme un bassin de 7 milles de long et de deux milles de large, à la tête de la baie Sainte-Anne sur la côte nord-est de l'Ile du Cap-Breton. Un contrat a été passé en septembre 1898 pour la construction d'un quai à la pointe Seymour, sur le côté ouest de l'entrée de la rivière, pour la somme de $2,148. Le contrat comprenait aussi la construction d'un chemin d'approche de 64 pieds de long et seize pieds de large; il comprenait également un caisson avec travée de 63 pieds de long et 20 pieds de large et un prolongement en pilotis de 175 pieds de long avec un retour de vingt pieds à son extrémité du large. Il était entendu que l'on se servirait de bois créosoté pour ce prolongement. La construction, commencée le 20 juin 1899, était en voie d'exécution à la fin de ce mois, alors que le caisson et la structure à arche étaient terminés et une partie des pilotis posée. Depuis le 30 juin 1899 le contrat a été exécuté en son entier. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large du quai, aux marées excessivement basses, est de huit pieds; les grandes marées montent de six pieds. Les dépenses encourues pour l'année fiscale de 1898-99 se sont élevées à $737.36.

WALLACE-NORD.

Wallace nord, dans le comté de Cumberland, est situé sur le côté nord du nord de Wallace, juste vis-à-vis le village, proprement dit, de Wallace, et le détroit de Northumberland et environ mi-chemin entre le havre de Pictou et la baie Field. Il est à l'embouchure de la rivière Wallace et est bien abrité contre tous les vents. Sur le côté sud du havre, qui est d'environ trois quarts de mille de large, se trouve le village de Wallace avec une population d'à peu près huit cents âmes.

Les principales industries de la localité sont l'agriculture, l'exploitation des carrières, l'exportation de la pierre.

En face du village, sur le côté nord du havre, un débarcadère a été construit, il y a plusieurs années, pour améliorer le service de la traverse. Mais comme ce débarcadère ne pouvait servir qu'aux marées hautes, le ministère, en 1879, a creusé un chenal à travers le fond de vase, à partir du chenal principal de la rivière jusqu'à l'embarcadère, soit sur une longueur d'environ seize cents pieds sur 45 pieds de large, aux marées

les plus basses, lorsque à cet endroit la mer monte de sept pieds. Les dépenses encourues se sont élevées à $9,998.25.

Le chenal s'étant rempli sur une étendue considérable à cause du fait qu'il se trouve presque à angle droit avec le flux et le reflux de l'eau, le ministère l'a nettoyé, en 1887, au coût de $2,000. Afin d'empêcher la partie intérieure de ce chenal de se remplir de nouveau, et en même temps pour donner aux habitants de North Wallace et de Fox Harbour, de plus grands avantages pour le commerce d'exportation, le ministère commença, en 1888-89, la construction d'un quai à partir du chemin public jusqu'aux débris de l'ancien débarcadère, à l'est du chenal. La longueur de ce quai est de 165 pieds, et les travaux coûtèrent la somme de $999.38. En 1889-90 on a dépensé la somme de $2,578.41 pour prolonger le quai de 180 pieds sur 20 pieds de large. On y construisit aussi, à l'extrémité du large, une L de vingt pieds de long sur vingt pieds de large. La longueur totale maintenant du quai est de 345 pieds; la partie extérieure est de 180 pieds et longe le bord du chenal artificiel. Il sert aux navires de petit tonnage qui chargent et déchargent leurs marchandises. Durant l'année fiscale de 1898-99 on a dépensé la somme de $747.54 pour la construction d'un débarcadère incliné sur le côté ouest du quai. Ce débarcadère est de 121 pieds de long et 15 pieds de large et est solidement construit en chevalets sur pilotis. Il a été d'une grande utilité pour le service des bateaux traversiers que l'on a récemment établi dans le havre.

Les dépenses totales encourues à Wallace Nord, peuvent être détaillées comme suit:—

Dragage du chenal à travers le havre, environ..........	$12,000 00
Construction du quai de protection et d'un embarcadère a plan incliné	43,250 65

OGILVIE.

La jetée d'Ogilvie, comté de King, se trouve à 55 milles à l'est du Goulet de Digby, entre Victoria et Harbourville, et à 11 milles au nord de la station d'Aylesford sur le chemin de fer Dominion Atlantic.

Vers 1854 une jetée qui sert de brise-lames a été construite ici dans une direction nord-ouest à partir du littoral de la Baie de Fundy à frais communs, par les habitants et le gouvernement provincial. Elle a 270 pieds de longueur, environ 35 pieds de largeur en moyenne, et environ 27 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure; elle est construite en caissons de bois équarri et à parements jointifs. Les grandes mer montent de 39 pieds et les mortes-eaux de 33 pieds.

Aucunes réparations ne furent faites à la structure primitive qui tomba en ruines et fut rongée par les vers en maints endroits. Ce qui obligea fréquemment le ministère à renforcer et à réparer la jetée; les dépenses jusqu'au 30 juin 1897, pour travaux de réparation, de renouvellement, etc., s'élevant à $4,251.63.

En 1884-5-6, ce ministère dépensa $3,156.63 pour renforcer la jetée, du côté du large, en construisant un nouveau caisson de 20 pieds de long et reconstruisant entièrement le brise-lames sur une longueur de 100 pieds. En 1890-91, on a dépensé $125 en réparations générales. En 1891, $500 ont été dépensées pour renforcer et réparer le brise-lames du côté du rivage sur une longueur de 90 pieds. Les parements ont été renouvelés et solidement chevillés, et la nouvelle partie de l'ouvrage a été lestée.

En 1897-98 on a dépensé $1,537.39 pour renforcer le brise-lames, qui menaaçit de s'effondrer, en construisant à l'est, du côté du rivage un caisson de 153 pieds de long, de 10 pieds de large et de même hauteur que le brise-lames.

En 1898-9, on a dépensé $50 pour renouveler environ une douzaine de défenses qui menaçaient ruine. On a aussi fait quelques autres légères réparations. Au 30 juin 1899, ce ministère avait dépensé $5,839.02, y compris $70 remboursées au gouvernement provincial en 1887-8.

ÉTANG-AUX-HUÎTRES.

L'étang aux Huîtres, comté de Guysboro, est l'un des nombreux étangs sur la rive nord de la baie Chedabucto, qui forment les seuls havres pour les bateaux entre le Cap Argos du côté ouest de l'entrée méridionale du détroit de Canso et le port de Guysboro, une distance de 150 milles. En 1876 l'entrée de l'étang fut améliorée au moyen de dragage fait à la main et protégé par la construction, de son côté est, d'un brise-lames de 180 pieds de longueur; en 1883-84 le brise-lames fut prolongé de 105 pieds sur un fond de niveau à sec et à eau basse. La largeur de la construction primitive est de 14 pieds et celle de l'annexe 16 pieds.

En 1896-97 le brise-lames a été refait et consolidé. Jusqu'au moment où la partie extérieure du brise-lames, sur le côté est de l'entrée, fut terminée, en 1885, la plage du côté ouest était d'environ quatre pieds au-dessus des hautes marées et constituait un abri sûr aux bateaux, désireux de jeter l'ancre dans l'étang.

Subséquemment la plage céda graduellement jusqu'au moment où elle devint à peu près de niveau avec la demie marée. Le sable et le gravier, dont la plage est formée, furent en conséquence entraînés dans l'étang, ce qui diminua la profondeur de l'eau de 18 à 6 pieds à marée basse. Afin d'empêcher que l'étang ne se remplisse davantage, et aussi afin de restreindre le courant au chenal, un contrat fut passé en février 1898 pour l'exécution, au prix de $1,846.00, des travaux destinés à ramener la plage à sa condition primitive. L'ouvrage commença le 14 juin 1898, et était en voie d'exécution à la fin de ce mois, alors qu'on avait dépensé la somme de $990.25. Le montant total des dépenses encourues à la fin de l'année 1897-98 était de $5,938.72, dont $5,240.27 doivent être imputés à la construction et à l'amélioration, et la balance: $698.46 aux réparations.

Durant l'année fiscale de 1898-99, on termina l'exécution du contrat pour la somme de $1,170.75. On a dépensé aussi la somme de $160.75 pour améliorer l'entrée de l'étang au moyen de dragage à la main. On a aussi enlevé un certain nombre de gros cailloux. L'ouvrage de protection de la plage est de 400 pieds de long, douze pieds de large sur les 360 pieds à partir de l'extrémité du rivage. Sur la balance des 40 pieds sa largeur est de 16 pieds. Sa hauteur est de 8 pieds et son sommet est de 4 pieds au-dessus des plus hautes marées. Il consiste en caissons de bois rond solidement lesté. Il est pourvu d'un plancher en bois et d'un solide lambrissage ainsi que de défenses. La profondeur de l'eau, aux marées extrêmement basses, au-dessus de la dune qui obstrue l'entrée de l'étang, est d'environ un pied et six pouces. Les grandes marées montent à six pieds.

PETIT DE GRAT.

L'anse du Petit de Grat, dans lecomtédeRichmond, est située entre l'île Petit de Grat et l'extrémité est de l'Ile Madame. Son entrée principale, pour les vaisseaux, est au sud-est, sur l'Atlantique. L'entrée nord-est est obstruée par des dunes à travers lesquelles un passage fut frayé aux vaisseaux à marée basse en 1879-82.

Le montant total dépensé jusqu'à la fin de l'année fiscale 1897-98 est de $3,250.00, dont trois mille piastres doivent être imputées à la construction et $250.00 aux réparations.

Durant l'année fiscale de 1898-99 on dépensa une somme de $1,046.41 pour améliorer l'entrée. Le chenal intérieur fut élargi de un pied et quatre pouces ce qui lui donne une largeur, aux marées les plus hautes de vingt pieds, excepté à son extrémité du large où, à cause d'une couche de cailloux, il n'a que 15 pieds de large. Le chenal extérieur a été creusé de un pied quatre pouces à un pied huit pouces, et un ouvrage de protection en bois rond et en pierres de huit pieds de largeur sur trois pieds et six pouces de haut a été construit sur le côté ouest sur une distance de 210 pieds.

ILE PICTOU.

L'île Pictou, sur le détroit de Northumberland, à environ dix milles au nord-est de l'entrée du havre de Pictou, a 5 milles de long et ½ mille de large. Il y a deux quais sur la côte sud del'île; l'un près de l'extrémité ouest et l'autre connu sous le nom de " quai de l'est " et est situé près du centre. Le quai de l'ouest a été commencé par le gouvernement provincial. Il a été relevé et solidé par ce ministère en 1880; il fut prolongé de soixante-deux pieds et six pouces en 1887-88, de cinquante pieds en 1891-93 et quatre-vingt-deux pieds en 1892-94. En 1894-95 on l'a réparé.

Le quai de l'est a été commencé par ce ministère en 1882-83 et il a été depuis prolongé et réparé. Les prolongements comprennent cent pieds construits en 1887-88, 68 pieds en 1891-93 et 60 pieds en 1892-94.

Les dépenses encourues à la fin de l'année fiscale 1897-98, pour la construction du prolongement et les réparations des deux quais, s'élevaient à la somme de $11,560.18 qui peuvent être subdivisées comme suit:—

$10,692.51 pour construction et les améliorations,
$867.67 pour réparations.

Durant l'année fiscale 1898-99 la somme de $766.85 a été dépensée pour réparer et renforcer le quai de l'ouest, et pour réparer ce quai de l'ouest on a dépensé $119.19.

Les travaux au quai de l'ouest ont consisté à niveler et à réparer, sur une longueur de 82 pieds, le caisson extérieur dont le plancher avait été endommagé par la glace. On a construit un caisson de 20 pieds sur 20, sur le côté est, près de l'extrémité du large. Les travaux au quai de l'est ont consisté à réparer et relester le second caisson du côté du large. La profondeur de l'eau, aux marées extrêmement basses, à l'extrémité du quai de l'est et de celui de l'ouest, est de quatre pieds et six pouces et quatre pieds et neuf pouces respectivement. Aux grandes marées l'eau monte de six pieds.

PICTOU LIGHT BEACH.

La plage formant le côté sud-est de l'entrée du havre de Pictou, connu sous le nom de " Pictou Light Beach ", s'étend sur une distance de un mille vers le nord-est et comprend l'anse Moodie, une petite anse qui assèche à marée basse excepté dans son chenal du centre. L'extrémité du large de cette plage sur laquelle se trouvent un phare et la résidence du gardien de ce phare, est protégé par un mur de soutenement en bois carré de 450 pieds de long qui entoure les propriétés sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. En 1894-95 la somme de $300 a été dépensée pour acquérir les titres d'une partie de la plage, c'est-à-dire ,1520 pieds de long, qui touche aux propriétés du ministère de la Marine et des Pêcheries. La somme de $2,800.00 a été votée en 1898-99 pour l'exécution de travaux destinés à protéger la plage qui avait été ravagée par la mer durant la grande tempête du mois d'août 1873 et qui avait été considérablement endommagée depuis par les tempêtes successives. L'ouvrage de protection proposé comprend une construction en pierre et en fascines de 12 pieds de large et de quatre pieds de haut et dont les fondations sont de un pied au-dessusde la plus haute marée; cette construction s'étend sur une distance de mille trente pieds à partir de l'extrémité sud-est du mur de soutenement. Six éperons de 60 pieds de long, 5 pieds de large et 5 pieds de haut seront aussi construits en pilotis et remplis de fascines. Du montant voté: $2,179,20 ont été dépensés pour l'exécution de ces travaux de protection en pierre et en fascines dont les fondations, sur une longueur de 250 pieds, sont de un pied plus basses que celles que l'on avait d'abord proposées. On s'est aussi procuré le bois nécessaire à la construction d'un éperon de 60 pieds de long.

LAC DE PORTER.

Le Lac de Porter est une longue et étroite nappe d'eau s'étendant à peu près du nord au sud, et sise vers le centre du comté d'Halifax, ou environ 15 milles à l'est de la cité d'Halifax. Il a environ 17 milles de longueur et de un quart à un demi-mille de largeur et il est navigable pour les vaisseaux d'un tonnage moyen jusqu'à sa source.

A l'état normal le lac conserve un niveau presque uniforme de quelques pouces plus élevé que la hautem arée des mortes-eaux ordinaires et se jette directement dans l'Atlantique en passant sur un lit de sable et de gravier large de cent à deux cents pieds.

Jusqu'à il y a trente ans environ, le lac était navigable pour les goélettes tirant six pieds d'eau. Mais depuis la sortie du lac a maintes fois été si complètement obstruée par le sable et le gravier que le niveau de l'eau a haussé d'un à deux pieds, causant l'inondation de ses rives, de la voie publique, emportant de nombreux ponceaux et endommageant aussi les moissons des terrains bas avoisinants.

De 1889 à 1897 le ministère a dépensé à trois ou quatre reprises de faibles montants pour déboucher la sortie par le dragage à la main, et en 1897-98 un montant de $100 fut employé à faire un semblable travail pour procurer un léger soulagement temporaire aux victimes de l'inondation des rives du lac.

Quand le lac était navigable pour le goélettes, il se faisait dans les environs un commerce considérable de saumons, d'aloses et d'éperlans, pris dans la lac. Mais, depuis que l'entrée du lac s'est bouchée de sable, ce commerce a cessé.

Les inondations du printemps, quand l'eau du lac monte, causent de grands dommages à la propriété et au chemin public. Ce chemin devrait être élevé de trois pieds par le gouvernement provincial.

En 1898-9, on a dépensé $100 pour ouvrir temporairement l'entrée du lac. Ce travail a eu pour effet de réduire l'eau du lac à son niveau normal et de faire retirer environ deux pieds d'eau du chemin public. Mais, depuis le chenal s'est de nouveau rempli et la voie publique est encore inondée.

Ces dépenses périodiques pour ouvrir l'entrée du lac, sont absolument temporaires; elles n'ont aucun caractère de permanence, et la municipalité ou le gouvernement provincial devrait s'en charger, vu qu'elles n'ont d'utilité que pour le chemin public. Voici un état des dépenses encourues par ce ministère pour protéger temporairement les environs contre les inondations causées par la crue des eaux du lac:—

Année fiscale.	
1881-2	$200
1884-5	200
1889-0	200
1892-3	147
1897-8	100
1898-9	100
Total	$947

PORT-HOOD.

Port-Hood, le chef-lieu du comté d'Inverness, est sur la côte ouest de l'Ile du Cap-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée septentrionale du détroit de Canso.

Le havre était autrefois sûr, l'île de Smith, qui a deux milles de longueur et forme son côté occidental, ayant été reliée à la terre ferme par une digue de sable. En 1839, les vagues firent une brèche à travers cette digue. L'ouverture, d'abord étroite, s'agrandit graduellement sous l'action des courants de marée jusqu'à ce que la digue eût été occupé par 15 pieds d'eau. Le havre est maintenant peu sûr par les grands vents du nord, sauf dans une petite anse du côté est de l'île de Smith.

La jetée qui se trouve du côté est du havre fut commencée par le gouvernement provincial en 1865-66. Elle avait primitivement 550 pieds de longueur et 24 pieds de largeur, avec un L à l'extrémité extérieure de 160 pieds de long et 25 pieds de large. Elle est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1871, et à partir de cette époque des réparations considérables et des renouvellements y ont été faits, y compris la construction d'une nouvelle pile de 125 x 25 pieds à l'extrémité extérieure, en 1873; la pose de grosses pierres en talus de chaque côté, en 1883-84; la construction d'une pile de 50 x 22 pieds à l'extrémité sud du L, en 1888-89, et la construction d'une pile de 71 x 24 pieds à l'extrémité extérieure, en 1889-90.

Pendant l'année 1897-98 un montant de $440 a été dépensé pour enfoncer des pilotis jointifs sur une distance de 123 pieds de parement extérieur posé sur un pilotis déjà existant pour faire de menues réparations au pavé et pour remplacer un faible quantité de lest.

Voici un état des dépenses encourues jusqu'à la fin de l'année fiscale 1897-8 :—

Pour le quai	Pour construction et améliorations	$51,302 27
	Pour réparations	3,497 10
Remboursement du montant dépensé pour le quai		916 11
Remboursement du montant pour le brise-lames de Port-Hood Island		654 47
Dragage		751 86
Dépense totale		$57,121 81

Durant l'année fiscale 1898-9, on a dépensé $1,100 pour continuer à enfoncer des pilotis sur un espace de 100 pieds autour du parement du côté du large. On a aussi lesté de nouveau les caissons, et placé un plancher de 3,000 pieds de superficie, en madriers de 4 pouces. On a remplacé quelques pilotis par des pilotis de protection s'élevant à 2 pieds 5 pouces au-dessus des pièces de couronnement.

PORT-JOLI.

Port-Joli est un havre long de six milles, du nord au sud, large d'un mille, sis à l'angle méridional du comté de Queen. Près de son entrée est un établissement disséminé dont la population d'environ 250 âmes s'occupe surtout de culture et du commerce de bois. Il y a près de trente ans le gouvernement provincial a construit un petit quai comprenant trois piles isolées de coffrage mal bâti de 15 à 20 pieds carrés et d'environ 8 pieds de haut. Elles étaient à environ 200 pieds du niveau de la marée haute et étaient de très peu d'utilité. Pendant l'année 1897-98 le ministère a dépensé $300 à la reconstruction de ces trois piles dans le but de prolonger subséquemment le quai jusqu'au rivage. Du côté de la façade de la pile extérieure à marée haute il y a environ 9 pieds d'eau. Les grandes mers montent de 7 pieds.

Durant l'année fiscale 1898-99, on a dépensé $1,195.91 pour terminer le prolongement commencé l'année précédente; un caisson additionnel de 18 pieds de long sur 12½ de large et de 12 pieds de haut, a été construit à la tête du quai. Ce quai consiste en caissons alternatifs, remplis de pierre et reliés l'un à l'autre par des travées. Il a actuellement 207 pieds de long, 12½ pieds de large et sa hauteur moyenne est de 9 pieds. Il satisfait à tous les besoins de la localité.

Le gouvernement du Dominion a dépensé jusqu'au 30 juin 1899, la somme de $1,495.91.

PORT LA TOUR.

Port La Tour, comté de Shelburne, est un village de pêcheurs et de fermiers d'environ quatre à cinq cents âmes, situé sur la côte sud du comté de Shelburne, à

dix-neuf milles du chef-lieu du comté, à dix milles au nord-est du Cap Sable. Le havre est d'environ quatre milles de long du nord au sud et deux milles de large de l'est à l'ouest et a une profondeur de vingt-cinq à trente pieds. Bien que la partie extérieure du havre soit beaucoup exposée aux vents du sud-est, sa partie intérieure servait autrefois d'abri vers le nord à cause des fonds de sable qui existaient entre l'île Page et la pointe Swain où il y a, de six à huit pieds d'eau à mer basse des grandes marées. Depuis quelques années cependant des tempêtes fréquentes ont rendu ce havre moins sûr. Afin de protéger les vaisseaux qui y jettent l'ancre, la construction d'un brise-lames partant de la pointe Swain et allant vers le nord-est, a été entreprise. Durant l'année fiscale de 1898-99 la somme de $3,335.98 a été dépensée pour construire une banc de roc à partir de cette pointe, sur une longueur de 325 pieds. Ce banc a 25 pieds de large à son sommet et a un talus de un vertical dans un horizontal à l'intérieur et de deux dans un à l'extérieur; à ce dernier côté il y a un garde-lames ("break") de 2 pieds de haut sur 3 pieds de large.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, dans le comté de Yarmouth, est un village important et prospère de pêcheurs et d'agriculteurs, avec une population d'environ 400 âmes. Il est situé du côté sud-est de l'embouchure de la Baie de Fundy, à douze milles au nord du chef-lieu du comté de Yarmouth. Les grandes mers montent de dix-huit pieds et les mortes eaux de treize pieds. Les travaux du havre ont été commencés vers 1859 par le gouvernement provincial et comprenant deux brise-lames en caissons, un à l'est et l'autre, le brise-lames principal, à l'ouest. Le premier a 400 pieds de longueur et 20 pieds de largeur environ; le second est de cinq cents pieds de long et de 22 à 25 pieds de large, a un retour de 54 pieds de long et large de 24 pieds et haut de 27 pieds, le long duquel, à marée haute, lors des grandes marées ordinaires, il y a dix-neuf pieds de profondeur; ces brise-lames ou jetées forment le havre, à marée haute, de deux acres et un quart d'étendue. En 1873-74 la partie du brise-lames de l'est a été élevée et élargie sur une étendue de 158 pieds du côté du rivage; on l'a aussi prolongé de 50 pieds. Cette construction a coûté $2,500. En 1878-79 une aile de 75 pieds a été ajoutée à l'extrémité du large du brise-lames de l'ouest au coût de $2,000.

En 1885-86 on dépensa une somme de $349.92 pour élever la partie du large du brise-lames de l'est et pour réparer et renouveler partiellement la face extérieure du brise-lames de l'est. De bonne heure, dans l'hiver de 1887-88, le brise-lames de l'ouest fut sérieusement endommagé par une série de tempêtes. Une brèche de 86 pieds de long fut faite en plein centre de l'ouvrage. Durant cette année-là la somme de $53.65 a été dépensée pour des réparations urgentes et en 1888-89 les débris causés par la tempête furent enlevés des deux côtés de la brèche, furent remplis, et des piliers de protection furent posés le long de la façade extérieure. Ce qui a coûté la somme de $497.23.

Le 24 juin 1890 un contrat fut passé pour la reconstruction de la partie détruite et pour réparer les autres parties du brise-lames. Les débris de l'ancien brise-lames furent enlevés jusqu'aux fondations et la brèche fut entièrement reconstruite. Le reste de la façade du large, c'est-à-dire sur une longueur de 85 pieds en dehors de la partie nouvelle, fut entourée de pilotis jointifs, ainsi que 100 pieds vers le rivage. Le plancher, les solives, le premier rang de longrines et traversives furent renouvelés, ainsi que les défenses. Les dépenses encourues dans ces travaux s'élèvent à la somme de $6,113.67 dont $5,839.92 ont été dépensées en 1890-91, et la balance, $273.75, en 1893-94. En 1891-92 on dépensa la somme de $298.45 pour réparer le brise-lames de l'est. Les travaux ont consisté à enlever et à reconstruire entièrement toute la partie supérieure, sur une hauteur de trois pieds.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $3,304.79 a été dépensée à faire des réparations considérables aux deux constructions. Le brise-lames de l'est, qui sert aussi de quai pour le débarquement et le chargement de la houille, du bois, etc.,

a été reconstruit sur une longueur de 30 pieds à partir du rivage et sur une hauteur de 6 billes du côté sud et de 3 billes du côté nord, y compris les longrines du tablier et de la couverture; la couverture de la pile extérieure a aussi été renouvelée sur une longueur de 22 pieds et plusieurs défenses ont été posées.

Une pile de renfort de 97 pieds de long, de 11 pieds de large et de 12 à 14 pieds de hauteur a été construite du côté sud de la partie extérieure du brise-lames de l'ouest. Une pile de renfort de 70 pieds de longueur et de 10 à 12 pieds de largeur a aussi été construite sur toute la longueur de l'aile. Cette dernière pile repose sur 147 pilotis enfoncés jusqu'au fond dur et coupés au niveau du fond.

Le côté nord de la partie du brise-lames située du côté du rivage a aussi été reconstruit et renforcé.

En 1897-98 un montant de $3,600 a été dépensé pour d'importantes réparations et des renouvellements aux brise-lames, à celui de l'ouest, ou brise-lames principal, et à celui qui se trouve du côté est du havre. La pile de renfort le long du L du brise-lames ouest a été terminée sur toute la hauteur du quai, et l'extrémité a été renouvelée à l'intérieur. Le contrefort sur le côté extérieur a été prolongé vers le rivage sur une longueur de 122 pieds. Le T du brise-lames de l'est a été reconstruit sur une longueur de 50 pieds, et 20 pieds de largeur, sur 21 pilotis enfoncés et récépés au niveau de la grève.

En 1898-99, la somme de $710.35, a aussi été dépensée pour terminer les réparations du brise-lames de l'ouest.

Le total des dépenses encourues par le ministère dans l'exécution de ces travaux jusqu'au 30 juin 1899 a été de $21,941.45, dont $12,505.33 imputables à la construction et $9,356.12 imputables aux réparations.

RIVIÈRE HÉBERT.

La rivière Hébert est un cours d'eau dans la comté de Cumberland qui se dirige vers le nord, dans le chenal de Chignecto, à la tête du bassin de Cumberland. A marée haute il est navigable, durant l'été, à partir de Minudie, situé à son embouchure, jusqu'au village de la rivière Hébert, soit une distance de six milles. Sur toute l'étendue de ces six milles il y a une profondeur d'eau de dix-sept pieds. Les grandes marées montent jusqu'à quarante-six pieds, et les eaux mortes sont de trente-huit pieds. Le village de la rivière Hébert, situé sur un petit cours d'eau, est peu populeux, mais il est prospère. On s'occupe là d'agriculture et de commerce de bois. Dans un rayon d'un mille environ il y a une population de quatre à cinq cents âmes. C'est la seule station intermédiaire du chemin de fer Joggins, qui va de la station Maccan, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'aux mines de Joggins. A l'endroit où la marée cesse de se faire sentir, c'est-à-dire à trois ou quatre milles en amont du village, il y a deux grands moulins à scie. Dans les environs il y en a plusieurs autres, plus petits. La production totale de tous ces moulins est de dix millions de pieds de bois par année, en moyenne, depuis 1890. Tout ce bois est descendu dans la rivière sur des chalands, puis mis dans des goélettes qui jettent l'ancre en face du village.

A un demi-mille du village il y a une petite mine de charbon dont la production est de cinquante tonnes par jour, quand elle fonctionne. Mais à cause du manque d'accommodation dans ce port, le charbon a été exporté par chemin de fer. Par suite du fait aussi qu'il n'y a pas de quai les cinq négociants de la localité, et les moulins à scie des environs importent leurs marchandises et leurs produits par chemin de fer. Cependant les marchandises les plus lourdes, comme la fleur, la melasse, etc., viennent par goélettes, et sont débarquées au moyen d'une passerelle temporaire que l'on pose entre le banc des goélettes et la rive de la rivière. Ce système offre de grands inconvéninents et des périls sérieux. Le 20 février 1899, le ministère des Travaux publics a passé un contrat avec James N. Tingley pour la construction d'un quai sur la rive ouest de la rivière Hébert. A l'extrémité de ce

quai il y aura seize pieds d'eau aux grandes marées ordinaires, et l'entreprise a été adjugée pour la somme de $1,195.00.

Le quai a 82 pieds de long sur 55 pieds de large, et son sommet est de 4 pieds au-dessus du plus haut niveau de l'eau. Il consiste en un ouvrage en pilotis, formant des tréteaux, le plus solidement chevillé, et réuni ensemble par des moises solides; le côté est et l'extrémité seront protégés par du pilotis jointif. Les dépenses totales encourues en 1898-99 sont de $962.80.

ROUND BAY.

Round Bay, dans le comté de Shelburne, est un petit village de pêcheurs d'environ cent âmes, situé à dix-sept milles au sud du chef-lieu du comté, à environ quatre milles au nord de North East Harbour. Durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1899, cinquante piastres ont été dépensées pour la construction d'une clôture consistant en poteaux et en fascines d'environ 250 pieds de long le long la rive; ce qui protège un petit havre de refuge à l'intérieur, dont se servent les pêcheurs comme abri pour leurs vaisseaux. Cette clôture en fascines est pour arrêter le sable qui a été entièrement charroyée par la mer, et la plage, qui se trouve n'avoir que cette clôture pour protection, est aujourd'hui d'une grande utilité pour les pêcheurs.

SALMON RIVER.

Salmon River, dans le comté de Halifax, est un petit village de cinq à six cents âmes, où l'on s'occupe de pêche, de l'industrie du homard et de mines d'or. Il est situé à l'embouchure de la rivière du même nom qui se jette dans Beaver Harbour à son extrémité nord-est. Il est à 65 milles en ligne directe du havre de Halifax, et environ 85 milles du même endroit par un chemin élevé. Le petit village se trouve à mi-chemin environ entre le havre de Belfast et Canso. Jusqu'à il y a vingt-cinq à trente ans, ce havre, qui bien protégé tout en étant petit, avait une profondeur de trois à quatre pieds de haut; mais après l'établissement, il y a environ une vingtaine d'années, de la "Dufferin Gold Mining Co.", la profondeur de l'eau a été graduellement réduite par le résidu du lavage de l'or qui fut entraîné dans le cours d'eau. Ce qui fait qu'aujourd'hui il n'y a que trois à quatre pieds d'eau lors des beaucoup, et aujourd'hui même les plus petits vaisseaux ont de la difficulté à aborder aux hautes marées. Le commerce de la localité a, en conséquence, souffert aux deux quais appartenant à des particuliers qui se trouvent dans la partie supérieure du havre. Des bateaux à voile faisant le commerce de la côte y arrêtent tous les quinze jours et un steamer, faisant le service entre Halifax et Charlottetown y va jusqu'à, quelquefois, deux fois par semaine.

Afin de donner à ce havre son ancienne utilité, le dragueur de ce ministère, le *George Mackenzie*, a fait des travaux, en 1893-94 et 1895, pour creuser le chenal et les approches autour des quais à une profondeur de treize pieds aux grandes marées ordinaires. Ce qui coûta la somme de $4,654.46. Durant la session de 1898 le parlement vota la somme de $1,650.00 pour la construction d'un quai public et d'un entrepot. La construction d'un quai en pilotis fut d'abord proposée; mais comme on ne pouvait pas se procurer du bois de dimension raisonnable à bonne condition, et comme il fallait immédiatement bâtir un quai pour protéger le commerce de l'endroit, on décida de bâtir un quai seulement sur un plan modifié. La longueur du quai et ses approches de 248 pieds et quatre pouces. Cette approche a été construite en pierres, remplie de gravier et de cailloux, sur une longueur de 106 pieds et de 35 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de quatre pieds. Le quai proprement dit a 142 pieds et 4 pouces de longueur sur une largeur uniforme de 28 pieds, excepté, les 28 pieds de l'extrémité extérieure, où il a 56 pieds de largeur; ce qui forme à sa tête une excellente jetée pour les fins du commerce.

Le sommet de la construction se trouve à quatre pieds au-dessus des marées hautes et sa hauteur varie de 8 pieds à 20 pieds. Ce quai a été construit en caissons de sept pieds carrés, remplis de gravier et se trouve être sept pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau. Bien que cette construction ne fut qu temporaire, cependant les tempêtes du printemps et de l'hiver précédent, qui ont causé tant de dommages, y ont eu peu d'effets et il y a tout lieu de croire qu'elle résistera aux effets de l'hiver et qu'elle correspondra parfaitement aux besoins de la localité. Ce quai public sera l'un des plus importants en dehors de la ville de Halifax.

Quatre mois après qu'il fut terminé, au delà de 2,000 tonnes de charbon et une grande quantité de marchandises ont été débarquées en cette localité. Si le commerce continue à augmenter le droit de passage de quatre années paiera entièrement le coût de la construction qui a été jusqu'à présent de $1,646.89.

SANDFORD (CRANBERRY HEAD).

Sandford Cranberry's Head est situé sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à l'extrémité ouest du comté de Yarmouth, à 7 milles de la ville de Yarmouth. Cet établissement, connu depuis quelques années sous le nom de Sandford Cranberry Head, a une population de trois à quatre cents âmes qui s'occupent de pêche et d'agriculture. En 1858 un brise-lames a été commencé par les habitants de la localité, avec l'aide du gouvernement provincial. En 1876 une somme de $2,000 a été dépensée par ce ministère pour prolonger de 150 pieds ce brise-lames. En 1878-79 une somme de $1,000.08 a été dépensée dans la construction d'une autre addition de cinquante pieds et dans les réparations de l'ancien ouvrage. En 1880 la somme de $499.95 a été dépensée pour réparer les dommages causés par la tempête du mois d'août de l'année 1879. En 1883-84 on dépensa la somme de $100 pour pourvoir l'extrémité du large d'un nouveau lambrissage et pour effectuer d'autres réparations urgentes.

En 1885-86, quelques réparations minimes ont été faites à la façade du côté du large du brise-lames, au coût de $109. En 1886-87 et en 1887-88, un éperon de 28 pieds de long a été construite à angle droit au brise-lames, près de son extrémité du large, pour arrêter le gravier de s'accumuler à l'intérieur du havre. Des travaux divers ont aussi été faits à la même époque, au coût de $768.74. En 1888-89, on dépensa la somme de deux cents piastres pour enlever à l'entrée du havre tout le gravier qui s'y était amassé avant la construction de l'éperon. En février 1892, deux brèches sérieuses se produisirent dans l'ouvrage par suite d'une violente tempête. Une grande quantité de sable et de gravier passa par ces brèches et se déposa à l'intérieur du havre. Si des réparations immédiates avaient été faites on aurait pu sauver le brise-lames d'une destruction complète; mais rien ne fut fait, et deux ou trois ans plus tard tout l'ouvrage, sur une étendue de trois cents pieds, à l'exception du caisson du côté du large, a été détruit. Le caisson qui est resté était de soixante pieds de longueur, vingt-deux pieds de large et de dix-huit à vingt pieds de hauteur. Avant la destruction de ce brise-lames, six ou sept goélettes de pêcheurs chargeant de dix à vingt tonneaux chacun, avec en outre un grand nombre de vaisseaux de plus petites dimensions faisaient, en cette localité, un commerce considérable. Depuis que le brise-lames a été détruit, les goélettes n'ayant plus d'abri ont été perdues et ainsi la pêche de la localité cessa presque complètement.

En 1898-99 la somme de $3,497.29 a été dépensée pour reconstruire partiellement la partie de l'ouvrage venant sur la rive; mais on le reconstruisit sur un site nouveau, à cause de transformations qui s'étaient opérées dans la plage.

Le caisson du large fut aussi complètement réparé. Le nouveau brise-lames dont 200 pieds environ ont été construits durant l'année, part de la rive à un point situé à environ 350 pieds plus à l'est que le point de départ de l'ancien brise-lames. Il sera réuni avant longtemps avec la caisson du côté du large qui a résisté à la tempête. Pour cela il était nécessaire de commencer la construction, en 1899-1900, d'un nouvel

ouvrage de cent pieds de long. En outre un chenal pour les vaisseaux d'environ quarante pieds de long et de huit pieds de profondeur a été commencé à travers la plage afin de communiquer avec l'étang où les navires et les bateaux pêcheurs trouvent un abri sûr durant les tempêtes de l'hiver.

Les dépenses totales encourues à Cranberry jusqu'à la fin de l'année fiscale de 1898-99 ont été de $9,672.02, dont $8,184.34 doivent être imputées à la construction et aux améliorations de l'ouvrage et $1,477.69 aux réparations.

SWIM'S POINT.

Swim's Point, dans le comté de Shelburne, est un coin de terre sur l'île Cap Sable, situé à environ trois quarts de mille de Clarke's Harbour.

En 1898-99, la construction d'un quai, ayant à son extrémité onze pieds de haut à l'eau basse des grandes marées, a été entreprise par ce ministère afin de donner aux habitants de la localité des facilités générales pour le commerce. Le quai consiste en un caisson avec travée de 188 pieds de long sur 20 pieds de large, avec une approche en pierre de 35 pieds de long sur 25 pieds de large au sommet.

Le quai proprement dit a trois caissons de dix pieds solidement lestés; il y a en outre trois autres caissons de 18 pieds, et trois travées de 13 pieds, et une aile à l'extrémité du large de 25 pieds de long, quarante pieds de large, et vingt-quatre pieds et demi de haut. Le plancher de cette pile est à trois pieds et demi au-dessus du niveau ordinaire des grandes marées. Les travaux ont été exécutés à la journée. Les dépenses totales encourues durant l'année 1898-99 sont de $2,025.18. On a aussi dépensé environ la somme de deux cents piastres pour terminer le quai.

TRACADIE EST.

Le havre de Tracadie, dans le comté d'Antigonish, est sur la rive sud de la baie Saint-George, à douze milles à l'est du havre de Antigonish et à onze milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. Il est séparé de la baie Saint-George par une série d'îles et de plages de sable et de gravier. Antérieurement l'entrée de ce havre était à l'est de l'île Delorey, et consistait en un chenal étroit de deux pieds de profondeur. En 1863 le gouvernement provincial ouvrit un passage à l'est du havre à travers une plage qui réunissait la terre ferme avec l'île Delorey, et y construisit un brise-lames. En 1874-75 le ministère répara et prolongea le brise-lames; il construisit aussi un mur de retention au sud-est. Des réparations ont été faites de temps à autre jusqu'en 1884-85, alors que le brise-lames fut réparé et consolidé par du pilotis jointif; ce mur de retention qui avait été détruit fut reconstruit. Le brise-lames fut considérablement endommagé en 1889, et l'année suivante il fut entièrement détruit, à l'exception de la façade du sud, sur une longueur de 67 pieds.

En 1892-93, cinquante pieds de la façade du sud de ce brise-lames ont été réparés.

Voici un état des dépenses encourues jusqu'à la fin de l'année fiscale de 1897-98:—

Remboursement au gouvernement provincial	$ 1,228 69
Reconstruction et réparation du brise-lames	16,613 05
Dragage	4,786 75
Dépenses totales	$22,628 49

TRACADIE.

La destruction, en 1890, de la plus grande partie du brise-lames a eu pour effet de boucher l'entrée du chenal, qui avait originairement six pieds d'eau de profondeur à marée basse. Le chenal s'est ainsi trouvé bouché sur une étendue de cinq cents pieds

à l'ouest. Le chenal s'est depuis reformé dans son ancienne position, mais il n'a plus qu'une profondeur de cinq pieds à marée basse. Afin de protéger et d'améliorer l'entrée de ce havre, il a été décidé de reconstruire le brise-lames, et la somme de $3,500.00 a été voté à cette fin en 1898-99. L'ouvrage proposé devait consister en réparations de l'ancien brise-lames, et dans la construction d'un prolongement de cent pieds de long sur seize pieds de large. Le plancher de ce prolongement est de six pieds six pouces au-dessus du plus haut niveau de l'eau, ou de onze pieds au-dessus du niveau de la plus basse marée.

Du montant voté, $2,800.62 ont été dépensés pour l'achat de matériaux nécessaires, et pour lester solidement la nouvelle structure de 100 pieds faite en bois créosoté.

ANSE AUX TRUITES (TROUT COVE).

L'Anse aux Truites, dans le comté de Digby, qui est un petit renforcement de mille pieds de long et de six cents pieds de profondeur, sur la ligne côtière de la Baie de Fondy, est située à mi-chemin entre le Sault de Digby et Petit Passage. C'est ici que se trouve le seul brise-lames offrant un abri aux bâteaux de pêcheurs entre les deux endroits ci-dessus mentionnés. Ce brise-lames se trouve à dix-huit milles au sud-ouest de Galley. Les grandes mers montent de vingt-trois pieds et les mortes eaux de dix-neuf pieds.

L'établissement est avoisinant l'anse appelée Centreville, qui a une population d'environ trois cents cultivateurs qui vivent de pêche et de culture. La flotte de pêche comprend de vingt-cinq à trente bateaux de seize à dix-huit pieds de quilles. Deux goélettes d'environ trente tonneaux chacune ainsi qu'un petit bateau à vapeur qui durant la saison fait la navette entre l'anse et Saint-Jean, Halifax, Yarmouth et Lunenburg, transportent des marchandises, du poisson, du bois de construction, etc. Il y a une manufacture très florissante de conserves de haddocks fumés et de harengs saurs.

A une faible distance de l'anse est un endroit excellent pour la morue, le haddock, le homard, etc.

Un brise-lames a été commencé en 1856 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial. Il a été prolongé par le ministère en 1876 par une addition de 178 pieds; et, de nouveau, en 1881, des réparations considérables furent faites à l'ancienne partie du brise-lames, de cent pieds environ, qui avait été détruite en 1870. Depuis cette dernière époque le ministère l'a souvent fait réparer. Pour le rendre utile le ministère résolut de le protéger et, le 12 avril 1896, un contrat a été accordé à MM. Reed & Archibald au prix de $3,896 pour la construction d'une pile additionnelle de cent pieds. A venir au premier juillet 1898 on s'était procuré le bois mais les travaux n'étaient pas encore commencés. Avec la nouvelle année le brise-lames aura une longueur totale de 474 pieds du côté nord, et une largeur d'environ trente pieds au sommet, et une élévation de vingt-huit pieds à l'extrémité extérieure où, à marée haute, pendant les grandes mers, on aura vingt-quatre pieds d'eau de profondeur.

En 1882-83 des réparations générales ont été faites au coût de $249.17; en 1885-6 on dépensa la somme de mille piastres pour réparer la partie du côté du rivage; en 1887-88, cent quarante pieds de la façade donnant sur le large ont été reconstruits et une partie du plancher a aussi été renouvelée au coût de $1,991.78; en 1888-89 on dépensa la somme de $399.79 pour réparer la plage et une partie de l'ouvrage donnant sur la rive.

Vers 1886 les habitants de la localité construisirent un petit caisson de vingt-quatre pieds de longueur sur quinze pieds de largeur et neuf pieds de hauteur; ce caisson fut construit du côté nord du brise-lames donnant sur la rive afin de protéger un grand établissement de pêcheries qui s'y trouve. En 1891-92 l'extrémité du large du brise-lames a été réparée au prix de $100.31. En 1894-95 on reconstruisit le petit caisson du côté de la rive et environ cent tonnes d'un nouveau lest ont été déposées dans le brise-lames à son extrémité donnant sur la plage.

En 1896-97 une somme de $3,903.02 fut dépensée en réparations et renouvellements. On enleva 130 pieds de l'extrémité du brise-lames, près du rivage, qu'on reconstruisit en neuf. On posa un nouveau plancher et un lambrissage à l'extrémité du large, sur une longueur de 80 pieds. La partie centrale de 100 pieds fut exhaussée de 2 pieds, la façade extérieure fut renforcée avec de nouvelles défenses.

En 1898 un contrat fut accordé à MM. Reed et Archibald, contrat dont il est plus haut fait mention. Les travaux commencèrent en juillet et devaient être terminés le 29 octobre 1898. Mais par suite de la difficulté que l'on rencontra à se procurer du bois et pour d'autres causes, l'ouvrage n'était pas terminé avant le commencement de l'hiver et on dut suspendre les travaux jusqu'au printemps suivant. Le 20 juillet suivant on recommença l'entreprise qui ne sera probablement pas terminée avant le 1er septembre 1899.

L'extrémité du brise-lames donnant sur la rive qui avait été légèrement endommagée par la tempête du milieu de janvier précédent, a été réparée et protégée davantage par un ouvrage en pilotis et en pierre au coût de $41.12; ces travaux furent exécutés durant l'année fiscale de 1898-99.

Avec la nouvelle addition le brise-lames aura 474 pieds du côté nord et trente pieds à l'extrémité du large où il y aura 24 pieds d'eau aux grandes marées ordinaires.

Jusqu'au 30 juin 1899 le ministère dépensa, pour la construction et améliorations, $9,669.32, y compris $685 qui ont été remboursés au gouvernement provincial en 1887-88 et $4,693.41 pour réparations, ce qui fait un total de $14,363.73.

HAUT PORT LA TOUR.

Haut Port La Tour, dans le comté de Shelburne, est un petit établissement de pêcheurs, situé à environ deux milles de Port La Tour et neuf milles de Barrington, avec une population d'environ 250 habitants.

Afin de donner aux habitants de la localité des accommodations pour leur commerce, accommodations demandées depuis longtemps, le ministère commença, en 1898-99 la construction, à la journée, d'un quai public au bout duquel il devait y avoir sept pieds d'eau aux grandes marées ordinaires. Le nouveau quai est de 267 pieds de longueur et 27 pieds de largeur, y compris une approche en pierre de 38 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, et il consiste en un caisson de 18 pieds avec travée de treize pieds; le caisson du large est de 18 pieds de hauteur et son plancher est à trois pieds et demi au-dessus des plus basses marées ordinaires.

Les dépenses encourues en 1898-99 s'élèvent à $2,041.88. On estime qu'une dépense additionnelle de $700 sera nécessaire por terminer l'ouvrage.

UPPER WOOD'S HARBOUR.

Upper Wood's Harbour est un village d'environ quatre cents habitants situé au sud-ouest du comté de Shelburne, à environ dix-huit milles à l'ouest de Barrington, quarante milles au sud-est de Yarmouth. Ce havre, formé par l'Atlantique, a environ trois milles de longueur et un mille et demi de largeur, qui assèche à marée basse, excepté dans le chenal au sud, où la profondeur de l'eau varie entre neuf et dix-huit pieds. A l'embouchure de ce chenal, il y a une chute ou un rapide d'environ deux pieds et ce n'est que durant les eaux hautes que ce rapide peut être passé. De sorte que le havre ne sert que pour les petits vaisseaux et les bateaux pêcheurs. Il n'y a pas de quai dans le voisinage immédiat du village où les vaisseaux de moyens tonnages peuvent accoster pour débarquer les marchandises, y prendre un chargement de poissons, etc.

Afin de donner aux habitants de la localité des facilités plus grandes pour le débarquement des marchandises et l'exportation de leur poisson, le ministère accorda un contrat, le 14 novembre 1898, à MM. Macdonald Sutherland, de Windsor, N.-E., pour la construction des ouvrages suivants:—

1° Du côté ouest d'une île appelée Smith's Island une jetée de 77 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, avec un retour de 27 pieds sur 20, composée de deux caissons

de onze pieds sur vingt avec trois travées dont l'une de treize pieds et les deux autres de sept pieds et demi respectivement, ainsi qu'un ouvrage en tréteaux sur pilotis de vingt pieds largeur; le tout réuni par un plancher avec solives de 40 pieds de largeur.

2° Une approche en pierre de vingt pieds de largeur, réunissant la jetée avec l'île.

3° Une chaussée réunissant l'île et la terre ferme, ayant 534 pieds de longueur, sieze pieds de largeur, dix pieds de haut et consistant en un ouvrage en tréteaux de 44 chevalets sur pilotis et deux caissons de dix pieds par seize avec une arche de treize pieds de long avec deux approches en pierre de vingt pieds de largeur.

A la fin de l'année fiscale 1898-99 environ soixante-dix pour cent du contrat était terminé et une dépense totale de $1,336.62 aurait été encourue.

ARICHAT OUEST.

Arichat Ouest, dans le comté de Richmond, est un petit havre sûr, sur la côte sud de l'île Madame; il est protégé au sud et à l'ouest par lîle Chrichton et par un brise-lames construit entre l'île et la terre ferme. Lebrise-lames a 1,285 pieds de longueur et vingt-trois pieds de largeur. Une partie du brise-lames, c'est-à-dire 628 pieds à partir de l'île a été construite par le gouvernement provincial en 1867; le reste de l'ouvrage a été construit par le ministère en 1879. Le brise-lames est de bois rond, à parements ouverts et fut solidement lesté. Son sommet est de onze pieds au-dessus du fond de la mer qui assèche aux marées extraordinairement basses.

En 1883-84 des défenses de trois à neuf pouces de distance, sur une étendue de 490 pieds ont été posées sur la façade du sud; en 1891-92, le plancher sur une étendue de 140 pieds à l'extrémité ouest et sur une étendue de 120 pieds à l'extrémité est, a été renouvelé.

En 1892-93 le brise-lames sur une étendue de 80 pieds de sa façade du sud, a été réparé et solidement chevillée. 92 pieds de la façade du nord ont été reconstruits et d'autres réparations nécessaires ont été effectuées, y compris le renouvellement de onze mille pieds de son plancher et le reposage de 150 verges cubes de lest nouveau.

Les dépenses encourues jusqu'à la fin de l'année fiscale de 1897-98 se sont élevées à la somme de $15,309.37, dont deux mille piastres ont été remboursées au gouvernement provincial et $13,294.29 peuvent être imputées au compte de la construction et $2,015.28 au compte des réparations.

Durant l'année fiscale de 1898-99 la somme de $685.39 a été dépensée en réparations y compris le posage de 480 verges cubes de lest dans les caissons du côté du large; on a aussi renouvelé le plancher en madriers de 3 pouces sur une étendue de quinze milles pieds; on a également posé 26 défenses sur la façade sud, près de l'extrémité ouest. Les coins de l'ouvrage ont été aussi réparés et consolidés.

CHEZZETCOOK WEST.

Chezzetcook ouest, dans le comté de Halifax, est situé à environ seize milles à l'est du havre de Halifax. Il est d'un demi mille de large à son entrée, et s'étend à l'intérieur sur une surface de cinq milles, et il reçoit à sa tête les eaux du lac Chezzetcook et autres petits lacs. Chezzetcook, est et ouest, a une population d'environ sept cents habitants, qui vivent de pêche, d'agriculture et du commerce de bois.

Le havre de Chezzetcook lui-même, qui a une largeur d'environ un mille, a un fond de sable et de vase qui assèche presque entièrement à marée basse. Il y a cependant, à la tête de Chezzetcook un chenal étroit et tortueux où on a de six à huit pieds d'eau aux mers basses des grandes marées ordinaires. Ce chenal sert aux bateaux pêcheurs, aux goëlettes qui font le commerce de la côte et aux autres petites embarcations. Par suite de l'accumulation du sable à l'entrée du chenal, un brise-lames ou une digue, ayant 1,100 pieds de longueur, a été construite par ce ministère durant l'année 1892-94. Les travaux ont été exécutés en vertu d'un contrat au coût total de $11,988.66. Cet ouvrage a été exécuté dans le but d'améliorer la navigation à l'entrée

du chenal. Il a une direction ouest à partir de l'Ile Conroy, qui forme la rive ouest du chenal.

A cet endroit le chenal a 1,500 pieds de large à marée haute; mais un passage d'environ six cents pieds seulement existe maintenant entre l'extrémité de la digue et la marque de la haute marée; environ neuf cent pieds de la digue ont été construits, à angle droit avec le chenal et une longueur de deux cents pieds, parallèle au chenal. Cela a eu pour effet de créer un courant très fort au baissant et au montant de la marée; et le sable fin sur lequel était construit l'ouvrage s'étant affouillé, l'aile a tassé de 4 pieds à 6 pieds, ainsi que la partie de 900 pieds qui a baissé de 2 à 4 pieds. Ce tassement a nécessité la construction d'un ouvrage de protection en fascines et pierre le long des deux côtés du brise-lames.

A l'extrémité sud-est de la partie extérieure de l'aile se trouve un caisson carré de trente pieds par trente pieds lambrissé verticalement avec des pièces de 5 pouces d'épais. Tout le reste de l'ouvrage est en bois rond, rempli de pierre, avec une largeur de quinze pieds au somet. En 1895-96 on dépensa la somme de six cents piastres pour reconstruire le sommet de l'ouvrage sur une longueur de 363 pieds; ces travaux avaient été rendus nécessaires par les tempêtes nombreuses du printemps de 1895. Durant l'année de 1898-99 on dépensa la somme de $1,000.09 pour réparer les dommages causés par les grandes mers et le mouvement des glaces durant l'hiver précédent; on renouvela le tout sur une longueur de 235 pieds.

Le brise-lames est, en ce moment, en excellente condition; mais pour le protéger contre l'action des glaces, qui frappent le brise-lames avec beaucoup de force durant les tempêtes du sud-est, il serait désirable de le lambrisser à joints clos dans cette partie inférieure du côté du large.

Bien que la construction de ce brise-lames ait eu pour effet d'accroître notablement la profondeur du chenal, le sable s'est cependant déposé un peu plus bas, et le brise-lames aurait été d'une utilité beaucoup plus grande si on l'avait construit dans la direction sud-ouest, de manière à lui faire faire une angle avec le chenal.

Le dépenses encourues pour draguer le chenal en 1874-75 se sont élevées à la somme de	$ 2,593 70
Coût de la reconstruction du brise-lames ou digue	11,988 66
Dépenses pour réparer le brise-lames ou digue	1,500 84
Dépenses totales	$16,083 20

WESTERN HEAD.

Western Head est l'un des établissements de pêche les plus importants du comté de Queen's. Il est situé sur la rive sud-est de la baie de Liverpool. Projetant de sa tête se trouve une chaîne de rochers qui forme un abri partiel, et qui permet aux pêcheurs d'aborder à cet endroit durant les vents modérés; mais les pêcheurs à Western Head ont toujours été empêchés d'aborder avec leurs vaisseaux durant les vents violents, et ils courrent toujours un grand risque en voulant débarquer après avoir été surpris par une tempête soudaine.

En 1887 le ministère commença la construction d'un brise-lames en pierre sur l'espace qui se trouve ainsi protégée par cette chaîne de rochers. Le brise-lames a été construit en larges pierres de carrière et, une fois terminé, il avait 190 pieds de longueur sur quarante pieds de largeur au sommet. Peu de temps après que les travaux furent terminés, cependant, une tempête violente la balaya à son extrémité du large sur une longueur de cent pieds. En 1889-90 on reconstruisit ce brise-lames; mais à cause de la profondeur de l'eau à l'intérieur des récifs et des difficultés que l'on rencontra à asseoir l'approche sur une fondation solide, on décida de la reconstruire en prenant le récir lui-même comme base; tout l'ouvrage se découvre à mer basse des grandes marées ordinaires. La partie projetante du récif a été enlevée, et des

fondations sur le roc même furent préparées, les interstices étant remplies de pierre et de ciment de Portland. Le nouveau brise-lames est de quarante pieds de largeur et il a vingt-neuf pieds à l'endroit où il se réunit au récif. Il est de 106 pieds de longueur, et tout l'ouvrage a coûté, y compris la construction et les améliorations, $12,025.96.

En 1898-99 on dépensa la somme de $965.79 pour réparer ce brise-lames que l'action constante des vagues affaiblissait graduellement.

L'ouvrage a consisté dans la reconstruction d'une partie du brise-lames sur une longueur de 90 pieds et une largeur de 29 pieds, avec une hauteur moyenne de huit pieds. On a de plus réparé des autres parties de l'ouvrage.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, dans le comté de Inverness, est un petit village situé sur la rive ouest de la baie du même nom, à la tête du chenal Saint-Patrice, qui est lui-même un bras du lac du Bras d'Or. C'est un point d'expédition très avantageux pour les établissements agricoles de Lake Ainslie, de Skye Glen et autres du comté de Inverness. Le quai, à cet endroit, a été acheté par ce ministère en 1897-98 pour la somme de $3,000; on à aussi, pour la même somme, acquis un entrepôt et le droit de passage jusqu'au chemin public; le quai originaire consistait en un caisson et en une structure à arche s'étendant sur un fond de vase, dont la profondeur varie de un pied, à sa partie intérieure, à dix-neuf pieds à l'extrémité du large. En 1889-90, 144 pieds de ce quai ont été reconstruits avec des murs de côté en maçonne solide et remplis de pierres au centre. En 1892 la partie du côté du large ayant 55 pieds et 9 pouces de longueur a été reconstruite et prolongée de dix pieds. Les travaux proposés comprenaient la reconstruction en pilotis du côté du large sur une longueur de soixante pieds; on propose aussi de construire la tête du quai en pilotis, de soixante pieds de longueur sur vingt-cinq pieds de largeur.

En 1898-99 on dépensa la somme de $1,040.67 pour l'achat de matériaux nécessaires pour commencer la reconstruction du plancher. Pour rendre le quai accessible au commerce un plancher temporaire, sur toute son étendue, a été posé.

WHITE POINT.

White Point est un petit établissement de pêche sur la côte atlantique, dans le comté de Queen's, à environ six milles et demi de Liverpool, qui est le chef-lieu du comté. Un brise-lames a été construit il y a vingt-cinq ans par les habitants de la localité, assistés du gouvernement provincial. Ce brise-lames est la seule protection offerte aux bateaux pêcheurs des environs, et consiste en une petite structure en pilotis remplie de pierres de 180 pieds de longueur sur dix et vingt pieds de largeur, avec une hauteur de treize pieds à l'extrémité du large. En 1878 le ministère prolongea cette construction et enleva un certain nombre de cailloux dans l'espace compris entre la plage et le brise-lames, et en 1879 des réparations générales ont été faites à cet ouvrage.

En 1882-83 l'extrémité du côté du large de l'ancien brise-lames, qui avait été complètement détruite par une tempête, a été reconstruite; En 1884 d'autres réparations générales ont été faites. En 1886 on constata que le caisson, du côté du large, avait été enlevé par la tempête et que le lest qu'il contenait, aussi bien que les approches en pierre du côté du large, avaient été enlevés et charriés dans la partie du havre protégée par brise-lames.

On dépensa la somme de $470.53 pour enlever ces débris et pour réparer la partie endommagée de l'ouvrage. L'année suivante, $1,004.92 a aussi été dépensée dans le même but. Durant l'année fiscale de 1898-99 on dépensa la somme de $2,499.46 pour creuser un bassin ou débarcadère pour les vaisseaux; ce bassin était de cent pieds de longueur et s'étendait de soixante pieds vers la rive.

En novembre 1893, la somme de $349.56 a été dépensée pour reconstruire l'extrémité du sud-est du brise-lames, sur une longueur de dix pieds et pour le remplir de nouveau lest. Quelques réparations ont aussi été faites au plancher et pour détruire la force destructive des vagues. On déposa autour de l'extrémité du large environ soixante-dix tonnes de grosses pierres. En 1898-99 on dépensa la somme de $902.26 pour reconstruire partiellement le brise-lames, qui est maintenant de 192 pieds de longueur sur quatorze et vingt-cinq pieds de largeur, et treize pieds de hauteur à l'extrémité du large. On enleva aussi une grande quantité de roches, cailloux et pierres de l'intérieur du bassin; on fit également sauter à la dynamite un chaînon de rochers qui rendait dangereux le seul abri ouvert aux vaisseaux durant les tempêtes ou les grosses marées. L'ouvrage en pilotis ne tardera pas à être complètement mangé par les vers qui manacent d'une destruction complète tout le brise-lames.

Comme l'établissement de White Point est le seul où les pêcheurs de la localité et des localités voisines peuvent déposer le produit de leur pêche, la valeur de ce brislames est considérable, surtout si l'on prend en considération le fait qu'il offre un abri sûr aux petites embarcations et aux bateaux pêcheurs.

Les dépenses totales encourues à cet endroit jusqu'au 30 juin 1899 se sont élevées à $13,868.26, dont $9,147.93 peuvent être imputés au compte de la construction et des améliorations, et $4,720.33 au compte des réparations; il y a aussi la somme de $1,643.55, qui a été remboursée au gouvernement provincial.

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, qui a une population de 4,500 âmes, est une ville importante située à la tête de l'extrémité de la rivière Avon, sur le chemin de fer Dominion Atlantic, à 46 milles au nord-ouest d'Halifax. Les exportations enregistrées à ce port durant l'année terminée, en décembre 1896, se sont élevées à 131,000 tonnes. Dans le voisinage il y a des carrières considérables de gypse qu'on expédie par eau à raison de 120,000 tonnes par année.

Une couple de millions de pieds de bois, mesure anglaise, forme aussi partie des exportations annuelles par eau. Jusqu'à il y a environ 12 ans passés, les quais de la ville étaient comparativement exempts de vase, et à marée haute, les plus gros bâtiments pouvaient y accoster pour prendre ou décharger leur cargaison. Durant les quelques dernières années, sans doute par suite de la construction du nouveau pont desservant la voie publique, la boue s'est accumulée au devant des quais de telle façon que ce n'est que lors des grandes mers que des vaisseaux d'un tonnage ordinaire peuvent s'en approcher ou s'en éloigner.

Plusieurs des principaux expéditeurs et marchands ont, à plus d'une reprise, dépensé cent ou deux cents dollars pour creuser près des quais et enlever la vase, mais il s'en fait de nouveaux dépôts et la dépense est rendue inutile. Dans le but de débarrasser les quais de la vase qui s'y accumule, le ministère a dépensé un montant de $3,299.77 pour construire un déversoir dans le courant depuis la culée du côté de Falmouth du pont desservant le chemin public, faisant avec le pont un angle de 45 dégres; la base est en fascines et pierre et le sommet en coffrage. Vû les forts courants de flux et de reflux, et les sables mouvants sur lesquels les ouvrages s'élèvent, cette construction a présenté d'immenses difficultés. La longueur des ouvrages terminés durant l'année est de 89 pieds; les coffrages de la base étaient placés sur une longueur de 63 pieds, et le clayonnage et les fondations en pierre, sur une nouvelle langueur de 50 pieds, étaient prêts à recevoir les coffrages inférieurs. La longueur projetée est de 600 pieds, et il n'y a pas de doute qu'avec cette longueur le but qu'on se propose sera atteint.

A la fin de l'année fiscale de 1898-99, durant laquelle les travaux ont été continués, les ouvrages, à Windsor, avaient une longueur de 263 pieds. Les dépenses encourues en 1898-99 ont été de $3,999.25. Sur une longueur de 65 pieds le clayonnage, et les fondations en pierre furent reconstruites et le coffrage antérieur y a été posé; sur une longueur additionnelle de 40 pieds le clayonnage et sa charge de pierres fut prêt à recevoir le coffrage.

En tout, ces ouvrages ont 350 pieds de longueur. En déduisant ce qui a été fait en 1878-79, il reste pour 1898-99 240 pieds de déversoir, ce qui fait que le coût des travaux, durant le dernier exercice, a été de $17.50 par pied linéaire. En outre des travaux exécutés sur le déversoir, une quantité considérable de roc à Smith's Point, qui sépare la rivière Avon et Sainte-Croix, a été enlevée; de même que les débris des fondations de l'ancienne jetée du vieux chemin public. Le but de ces travaux était de permettre à la marée de se frayer un chemin à travers les quais de Windsor pour se relier au chenal formé par le déversoir.

La construction du déversoir a eu pour but d'augmenter les facilités de la navigation du côté de Windsor de manière à augmenter le volume du courant qui exerce son action sur la vase gisant en face du quai de la localité.

Tous ces travaux ont indubitalement accompli le but pour lequel on les a entrepris. Mais on obtiendra un résultat complet et permanent en autant que le déversoir aura été construit dans toute sa longueur tel que originairement déterminé par le plan, c'est-à-dire 600 pieds.

Les dépenses totales encourues à venir au 30 juin 1889 s'élevaient à la somme de $7,627.54, dont $7,298.96 pour la construction et améliorations, et $328.58 pour réparations.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BELFAST.

La jetée de Belfast, située dans le comté de Queen, connue sur les lieux sous le nom de quai de Halliday, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon. Cette jetée fut construite par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard antérieurement à la Confédération, et le ministère en prit charge en 1883. Elle a une longueur de 600 pieds avec un L de 28 à 30 pieds de largeur par 145 pieds de longueur, faisant face au chenal, qui à cet endroit a une profondeur de 5 pieds à marée basse des grandes mers, et 14 pieds à marée haute.

La tête de la jetée avait primitivement une longueur de 140 pieds mais elle fut raccourcie de 10 pieds quand on la recouvrit en 1889; et par suite la partie immergée de l'ancienne construction du côté nord-est rendait impraticable tout accès à cette partie de la jetée à marée basse, car il était à craindre que les bâtiments en s'en approchant n'éprouvassent des avaries.

Durant l'année 1897-8, une nouvelle pile, large de 28 pieds et longue de 15 pieds et d'une hauteur moyenne de 15 pieds, a été construite à la tête de la jetée à l'extrémité est de façon à recouvrir le lest et les pièces de charpente qui gênaient l'accès. Cette partie de la jetée a ainsi été mise dans un état passable pour le trafic; avantage considérable quant sévit la tempête pour le bateau à vapeur *Jacques-Cartier* qui amarre trois fois par semaine à la jetée de Belfast, en allant à Charlottetown et à d'autres endroits situés sur le bord de la baie Orwell, et en revenant. Diverses réparations ont aussi été faites à la chaussée et le coût de ces réparations en 1897-98, y compris la construction d'une pile nouvelle, s'est élevé à $499.45.

A la fin de l'année fiscale de 1897-98, la somme de $4,854.49 a été dépensée. Ce montant doit être imputé au compte de la construction et des améliorations et comprend le remboursement de la somme de $4,355.04 fait au gouvernement provincial en 1884-85 pour les dépenses qu'il a faites de 1873 à 1884 sur cette jetée; en outre une somme de $5,165.47 a été dépensée pour réparations, à différentes époques, afin de tenir la jetée en bonne condition; la plus grande partie de l'ouvrage au-dessus du niveau de la plus basse marée, a été reconstruite.

Durant l'année fiscale de 1898-99 on a dépensé la somme de $499.46 pour remplir la travée de 24 pieds de large, qui existait à environ deux cents pieds en dedans de la tête de la jetée et à travers de laquelle durant les tempêtes de l'ouest, le sable se frayait un chemin ou un passage et remplissait la surface intérieure protégée par la jetée.

On a aussi pourvu la jetée de nouvelles défenses du côté ouest, et le chemin public conduisant à la jetée sur une longueur de 400 pieds a été reconstruit en pierre et gravier. Tout le terrassement de la jetée a été réparé et le coin du côté du large a été consolidé.

BRAE.

Le havre de Brae, comté de Prince, se trouve à l'embouchure de la rivière Brae, du côté nord de la baie d'Egmont, à huit milles à l'est de West-Point et à environ 6 milles au sud de la station Coleman sur le parcours du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Un certain espace où l'eau a une profondeur de six pieds à marée basse, à l'embouchure de la rivière est bien abrité par "l'île Brae"; ce serait un bon poste-pour la pêche, un excellent refuge pour les petits bateaux aussi bien qu'un emplacement convenable pour expédier le surplus des produits de la région, si l'accès n'en était obstrué par un banc de sable, à fleur d'eau à marée basse, et s'étendant sur toute la largeur de l'entrée du port qui est parallèle au rivage mais à une distance d'environ 400 pieds de l'extrémité est de l'île.

En 1890, dans le but d'améliorer le havre, les habitants de la région environnante ont entrepris de construire un brise-lames en fascines pour rétrécir l'entrée d'une largeur primitive de 800 pieds, et pour la creuser par l'augmentation du courant ainsi produite. Ils ont construit ce brise-lames sur une distance de 350 pieds et une largeur de 18 pieds, au moyen de perches, de fascines, et d'un peu de lest recouvert d'argile au sommet. Le ministère a prolongé cette construction de 200 pieds en 1891-92, et en 1895-96 il a fait réparer, ou, à proprement parler, reconstruire la partie primitivement élevée par les habitants. Comme ce briselames de 500 pieds n'était pas suffisant pour augmenter le courant, et qu'un prolongement de 500 pieds était nécessaire on décida de construire une longueur additionnelle de 100 pieds durant l'exercice 1897-98. La plupart des matériaux requis pour ce prolongement avaient été acquis dans les premiers jours de l'hiver 1897-98 dans le desein de faire les travaux de la section inférieure des ouvrages à travers la glace, en mars dernier. Par suite de la maladie grave du contremaître chargé des travaux, alors que la glace était en bon état pour leur exécution, rien ne fut fait si ce n'est la préparation des matériaux.

Le coût des matériaux de même que celui des manœuvres employés pour couper la glace, etc., s'est élevé à la somme de $514.64 ce qui fait, avec les dépenses antérieures encourues pour la construction de l'extension de deux cents pieds et la reconstruction de 350 pieds de l'ouvrage additionnel, une dépense totale de $2,505.40 à venir au 30 juin 1898.

$1,461.19 doivent être imputés au compte de la reconstruction et des amélioration, et $1,047.29 au compte des réparations. Durant l'année fiscale de 1898-99 l'addition projetée de cent pieds a été construite.

Cet ouvrage de vingt-quatre pieds de large sur une hauteur moyenne de treize pieds est construit en bois carré pourvu de lest solide et d'un pavé en madriers. Ses extrémités sont protégées par des défenses qui pénètrent é l'intérieur de la jetée, à une profondeur d'environ trois pieds.

De plus toute la partie intérieure du brise-lames, soit sur une longueur des trois cent cinquante pieds, a été réparée; le chemin public y conduisant a été nivelé et macadamisé de pierre et de gravier.

Des défenses ont aussi été posées à l'extrémité de l'annexe de deux cents pieds. Le coût de tous ces travaux s'élèves à $915.68, dont $860.73 ont été payés avant le

30 juin 1899. Ce qui fait une dépense totale jusqu'à date, pour les six cent cinquante pieds du brise-lames, de $3,366.22. Malgré la longueur assez considérable de ce brise-lames aucune amélioration, au point de vue de le profondeur de l'eau, n'y a été apportée. Il a été d'une grande utilité toutefois à la localité qui fait ses exportations au moyen de petits vaisseaux dont le tonnage permet d'approcher du brise-lames. Celui-ci a aussi formé un excellent abri our les pêcheurs qui fréquentent en assez grand nombre cette localité.

Pour avoir une profondeur d'eau suffisante il faudrait ajouter 400 pieds au brise-lames.

CLIFTON.

Le quai de Clifton, dans le comté de Queen, est situé sur la rive sud de la rivière du sud-est à environ deux milles et demi de New London Harbour où se jette cette rivière. Il est immédiatement en aval du chemin public qui traverse la rivière à cet endroit. Le quai est de 260 pieds de long et de 18 à 20 pieds de large, sur une distance de 202 pieds. Le reste, c'est-à-dire la tête du quai est de 25 pieds de large. Il consiste en caissons alternatifs reliés ensemble par un terrassement construit sur poteaux. Le chemin de voiture, jusqu'à l'extrémité du quai, est formé de glaise, tandis que le chemin de voitures, sur les caissons, du côté de la rive, est en madriers.

A la tête de la jetée, qui s'étend en dehors du bord du chenal, il y a une profondeur d'eau de 14 pieds à mer basse des grandes marées ordinaires, et de 18 pieds aux hautes marées; ce qui donne des facilités suffisantes aux plus gros navires qui entrent dans le havre de New London. Cette jetée dans l'Ile du Prince-Edouard est l'une de celles dont le gouvernement du Dominion a pris le contrôle en 1884; à cette époque la somme de $208 a été payée au gouvernement provincial pour le rembourser des dépenses qu'il avait faites en rapport avec cette jetée de 1873 à 1884.

A la fin de l'année fiscale de 1897-98, on a dépensé en réparations la somme de $276.35, ce qui fait que cette jetée a coûté au gouvernement du Dominion au 30 juin 1898 la somme de $723.65.

Durant l'année fiscale de 1898-99 on a dépensé la somme de $353.11 pour reconstruire toute la façade du côté du large de la jetée et pour réparations générales.

GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est sur la rive ouest de la rivière Montague près de son entrée dans la baie de Cardigan. Son port est bien connu comme un des meilleurs et des plus sûrs de l'île. C'est un des points terminaux du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard qui a un quai en eau profonde dont se sert pendant l'hiver, le steamer *Stanley*, qui fait le service entre l'île et le continent.

Le quai public, connu sous le nom de " Quai de la Reine," fut primitivement construit par le gouvernement local et devint sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Il se compose d'une culée de 350 pieds de long et de six piles de 25 à 33 pieds de longueur avec travées intermédiaires; sa longueur totale est de 642 pieds et sa longueur varie de 25 à 23 pieds. La culée et les piles sont construites en bois d'équarissage et remplies de fascines, de pierres et d'argile, les espaces qui les séparent étant recouvertes de longrines sur lesquelles est posé un tablier. A l'extrémité de la jetée il y a une profondeur de 12 pieds d'eau à marée basse; lors des grandes mers il y a 17 pieds d'eau.

Le gouvernement du Dominion a pris le contrôle de ce quai en 1884 en payant au gouvernement provincial la somme de $2,254.24 pour le rembourser des dépenses faites à cet endroit par les autorités locales de 1873 à 1884.

Comme ce quai, quand le gouvernement fédéral en a pris possession, était vieux et usé, on décida immédiatement de le mettre en bone condition et on y dépensa $1,000; chaque année, depuis 1884, on a été obligé d'y faire des réparations diverses. A la fin

de l'année fiscale de 1897-98, les dépenses totales encourues pour réparations se sont élevées à $2,291.68, ce qui fait avec la somme remboursée au gouvernement provincial, $4,546.92.

Durant l'année fiscale de 1898-99 on dépensa $399.92 pour reconstruire le sommet de toute la façade du côtéd ularge; on a aussi réparé le plancher en différents endroits, posé des poteaux d'amarrage et on a macadamisé en pierres csssées le chemin public y conduisant.

ÉTANG GRAHAM.

L'Etang Graham (Gaspéreaux), comté de King, est situé sur la côte est de l'Ile du Prince-Edouard, environ 5 milles au sud de l'entrée de la Pointe Cardigan et environ la même distance de Murray Harbour. Cet étang a 2,000 pieds de longueur sur 600 à 800 pieds de profondeur. Sur toute la surface de l'étang il y a une profondeur d'eau de 7 à 10 pieds à son niveau ordinaire, qui est d'environ 5 pieds au-dessus des basses marées ou un pied plus bas que les hautes marées.

A l'époque des hautes marées les vaisseaux de petit tonnage peuvent généralement pénétrer dans l'entrée. Mais la plupart du temps, cependant, l'entrée de cet étang est bloquée, et il n'y passe qu'un petit filet d'eau, petit et étroit.

Au printemps de 1899, on dépensa la somme de $31 pour tenir ouverte l'entrée de cet étang. Les ouvrages ont consisté à enlever avec la pelle le sable et le gravier que les tempêtes de l'est y avaient charroyés.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, comté de Queen, est située à environ dix milles de Charlottetown, sur la rive sud de la rivière Hillsborough, ou rivière de l'est, qui est navigable sur une distance de 15 milles.

Cette jetée fut construite par le gouvernement provincial, et est la seule sur la rivière Hillsborough qui s'est trouvée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883. Elle a 428 pieds de long et sa largeur varie entre 22 et 29 pieds. La partie où elle a 28 pieds de large s'étend vers la rive sur une distance de 180 pieds, et forme le débarcadère principal pour les vaisseaux. Quelques travaux de dragage ont été faits en 1880-81 et 1882 le long de cette partie de la jetée, et l'on a obtenu par là une profondeur d'eau d'environ 10 pieds à mer basse, au coût de $782.19. Le gouvernement fédéral a pris possession de cette jetée en 1884, et remboursa le gouvernement provincial de la somme de $1,255.27, qui a été dépensée en réparations générales depuis 1873.

L'ouvrage, cependant, était, en 1884, dans un état complet de délâbrement, et il a fallu dépenser de l'argent chaque année pour la tenir en bon état.

La somme totale dés dépenses encourues pour jusqu'à la fin de l'année fiscale de 1897-98 a été de $2,228.61, et en ajoutant à cette somme le montant remboursé au gouvernement provincial et le coût du dragage fait en 1880-81-82, le ministère se rtouve à avoir dépensé, à venir au 30 juin 1898, à cet endroit, $4,966.07.

MIMINEGASH.

Le havre de Miminegash, comté de Prince, se trouve sur la plage nord-ouest de l'Ile, à environ 15 milles du Cap Nord et à 18 milles de West Point. Avant d'être amélioré par le ministère, ce n'était qu'un de ces nombreux étangs qui le long de la plage, se déchargent dans le détroit de Northumberland à travers des bancs de sable, mouvant dont les chenaux changent souvent de cours et sont parfois obstrués quand s'élèvent de violentes tempêtes. L'étang de Miminegash est en grande partie abritée par le "Récif de Miminegash, saillie de rochers de près d'un mille et parallèle à la plage mais à une distance d'un demi-mille environ; c'était l'endroit le plus recherché des pêcheurs pendant les tempêtes, et, après un examen des étangs qui bordent la

plage, il fut choisi par le ministère en 1878, alors qu'on entreprit d'en faire un havre. Les ouvrages construits à Miminegash consistent en jetées ou brise-lames de chaque côté afin d'assurer un passage permanent, d'une longueur réduite à 56 pieds. Le brise-lames du côté nord est long de 535 pieds; celui du côté sud de 350 pieds, avec des ouvrages de protection de la plage d'une longueur de 270 pieds, du côté extérieur, pour empêcher l'action des courants et la formation d'un nouveau chenal ou passage en arrière du brise-lames. Vu leur vétusté, l'action des courants et les ravages des tarets, les ouvrages ont perdu de leur solidité en plusieurs endroits et sont souvent endommagés lors des grandes tempêtes. C'est ce qui est arrivé durant l'automne de 1897, alors que l'extrémité extérieure du brise-lames nord a été fortement avariée, ainsi que les pilotis et partie de la charpente de façade; le lest a aussi été emporté en partie. Les réparations nécessaires pour protéger ce brise-lames pendant l'hiver et le printemps ont été faites et elles ont coûté $328.91 en tout. Les travaux faits ont été le renouvellement des pièces de charpente de la façade, des pilotis et du l'est qui avaient été enlevés de la pile extérieure, et la protection du côté intérieur des travaux avec des fascines, des poteaux et des pilotis.

Les dépenses totales encourues dans le havre de Miminegash jusqu'à la fin de l'année fiscale de 1897-98 s'élèvent à la somme de $14,379.11.

Durant l'exercice de 1898-99 des réparations générales ont été faites à différents endroits de cet ouvrage qui avaient été rongés par les vers, par l'action des glaces, etc.

Les réparations effectuées ont été les suivantes:

1° On a lesté de nouveau le brise-lames du nord-est sur une étendue de 300 pieds àson extrémité du large; on a aussi réparé et renouvelé les solives et le plancher.

2° On a lesté de nouveau, posé des pilotis jointifs et réparé le coffrage du brise-lames du sud-est sur ses deux faces ainsi que sur 55 pieds de son extrémité du large.

3° La jetée de protection du côté nord-est et celle du côté sud-est, ont été solidifiéesau moyen de pilotis qu'on y a fait entrer à une profondeur de cinq pieds. Le montant dépensé pour ces travaux a été de $1,998.87, y compris une quantité de bois d'équarrissage et de pilotis que l'on s'était procuré mais que l'on a employé dans les réparations.

Le 11 juin 1899, un contrat a été passé pour la construction d'un nouveau caisson de 60 pieds de long sur 30 pieds de largeur à l'extrémité du large du brise-lames du nord-est. Cet ouvrage a été commencé le 21 mars et le 30 juin 1899, les deux tiers environ étaient terminés. Les dépenses totales en rapport avec ce contrat à venir au 30 juin 1899 s'élèvent à la somme de $1,661.60, ce qui porte à $3,660.47 le montant total dépensé par le ministère à Miminegash.

MINK RIVER (RIVIÈRE AU VISON).

La jetée de Mink River, comté de King, aussi connue sous le nom de Murray Harbour North, est située au nord-est de l'embouchure de la rivière à Vison où elle pénètre par le sud-est de Murray Harbour. La jetée est de 400 pieds de long; elle consiste en une culée partant de la rive ayant 200 pieds de long; le reste se compose de caissons de 20 pieds de largeur avec travées, sur une longueur de 130 pieds et en une pile à sa tête de 70 pieds delong et 32 pieds de largeur. Le tout est en bois et à parements jointifs. A la tête de la jetée il y a une profondeur d'eau de six pieds à marée basse et douze pieds à haute mer. Des réparations génerales à la jetée de temps en temps ont été faites.

Cette jetée est l'un des nombreux ouvrages construits par le gouvernement provincial et dont le gouvernement fédéral a pris le contrôle en 1884, alors que la somme de $293.25 a été remboursée au gouvernement provincial pour dépenses faites de 1873 à 1884. De cette date à la fin de l'année fiscale 1897-98, les dépenses pour les réparations nécessaires ont été de $1,505.65; ce qui fait que le ministère dépensa, à venir au 30 juin 1898, la somme de $1,788.90. En 1898-99 on dépensa la somme de $500.10

pour entourer le caisson du côté du large de pilotis en bois dur, pour renouveler les soliveaux des arches, des défenses en bois, des poteaux d'amarrage et pour tenir le tout en bonne condition.

NEW-LONDON.

Le havre de New-London, comté de Queen, est situé sur le côté nord de l'Ile du Prince-Edouard, à environ 10 milles à l'est de la baie de Richmond. En dedans de son entrée, qui est large d'environ 1,200 pieds, le havre a environ 3 milles de largeur, et il reçoit les eaux des rivières du Nord-Ouest, des Français, Stanley et Hope, qui sont toutes navigables sur de courtes distances, et pourvues de quais pour l'exportation du surplus des produits cultivés dans le pays environnant.

Toute cette région est très peuplée et bien cultivée, et de grandes quantités de houille, bois, pierre à chaux, etc., sont importées par eau, attendu qu'il n'y a pas de communication par chemin de fer, comme en plusieurs autres endroits de l'Ile. Le havre est aussi beaucoup fréquenté comme poste de pêche et port de refuge, et il est très bien situé, se trouvant près de quelques-uns des meilleurs fonds de pêche du golfe Saint-Laurent.

Pour améliorer l'entrée du havre, qui est obstruée par un banc de sable mouvant, le ministère fit construire, en 1878, un ouvrage devant protéger la grève ainsi que des brise-lames de chaque côté de l'embouchure du port. Le brise-lames du côté est a une longueur de 1,120 pieds, et celui du côté ouest, une longueur de 460 pieds. Ces brise-lames servent à diriger le courant sur le banc, à creuser le lit du havre et à empêcher le sable d'être entraîné dans le chenal à l'intérieur. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. La profondeur de l'eau a augmenté de 6 pieds, ce qui donne une profondeur totale de 12 pieds à marée basse, faisant du havre de New-London un des meilleurs sur la côte. Les brise-lames sont construits partie en coffrage, en bois d'équarrissage et à parements jointifs et partie en fascines, pierres et pilotis. Le brise-lames de l'ouest n'a pas encore eu besoin de réparations; mais celui de l'est, qui se trouve exposé à la mer et aux glaces, a été de temps à autre sérieusement avarié, car la partie qui donne sur la plage est tropfaible pour supporter les grandes tempêtes.

Quand il a été possible de le faire avec le montant voté, les brèches faites en différents temps ont été réparées et les parties renouvelées ont été construites plus solidement de sorte qu'on a raison d'espérer que tout le brise-lames pourra parfaitement résister.

A la fin de l'année 1897-98 les dépenses totales encourues dans l'ouvrage du havre de New London, se sont élevées à la somme de $23,087.14; de ce montant $6,314.60 ont été fournies par les autorities locales et $16,777.54 par le gouvernement du Dominion. $11,182.43 doivent être imputées au compte de la construction et améliorations, et $4,590 au compte des réparations. Durant l'année 1898.99 on dépensa la somme de $735.05 pour reconstruire environ 200 pieds des ouvrages de protection de la plage. Ces réparations consistaient à remplacer une partie du remplissage du caisson extérieur et pour le pourvoir de nouvelles défenses. La jetée, telle que reconstruite, est beaucoup plus solide et beaucoup plus utile que l'ancien ouvrage; il resiste beaucoup mieux aux tempêtes de l'hiver et du printemps, et il est à espérer que quand quelques autres parties faibles des piliers du brise-lames auront été reconstruites, tous les ouvrages de New London seront en excellente condition.

RED POINT (POINTE ROUGE).

La jetée de Red Point, comté de Shelburne, est située sur la rive est de la rivière Hillsborough ou East River, à environ sept milles au nord-est de Charlottetown. Cette jetée, qui a été construite par le gouvernement provincial plusieurs années avant la confédération, a une longueur de 650 pieds avec une largeur moyenne de 21 pieds. Elle consiste en une culée partant de terre ayant 310 pieds de longueur; il y a en

outre 5 caissons séparés ayant de 29 pieds à 75 pieds de longueur, avec arches intermédiaires de 21 à 25 pieds de largeur. Tout l'ouvrage en pilotis est en bois d'équarrissage solide.

Les caissons du côté de la rive sont en caissons à parements jointifs et parfaitement remplis de fascines et de pierres, avec de la glaise au sommet, ce qui forme un excellent chemin solide. Il y a un plancher en bois sur les caissons du côté du large et sur les arches. Cette jetée est un point d'expédition important, le printemps et l'automne, pour ce district qui est habité par une population très dense. A venir jusqu'à l'année fiscale 1897-98 elle est restée la propriété du gouvernement provincial, à qui la somme de $4,033.31 a été payée durant la même année par le gouvernement du Dominion pour le rembourser des sommes dépensées en réparations, etc.

Avant que la jetée ne changea de mains le ministère a dépensé, en 1884-85-86 et 87, 1890 et '91, $1,566, dont $600 doivent être imputés au compte de la construction et améliorations, et $966 au compte des réparations.

De nouveau, en 1888-89 et 1890 on dépensa $1,749.41 pour creuser le chenal de 12 pieds à marée basse, on a aussi fait du dragage de chaque côté des caissons du côté du large. En 1898-99 une somme de $985.83 a été dépensée pour niveler et pourvoir de nouvelles défenses les caissons du côté du large.

RUSTICO (RUSTICO NORD).

Le havre de Rustico, comté de Queen, se trouve sur la côte nord de l'Ile, environ à mi-chemin entre la Pointe-de-l'est et le Cap-nord. C'est le poste de pêche le plus considérable de toute la côte. Pour améliorer son entrée, qui, comme l'entrée de tous les havres de la rive nord, est obstruée par un banc de sable mouvant, le ministère fit construire pendant les années 1881-82-83-84 un brise-lames de chaque côté pour diriger le courant lors du jusant et par l'action de celui-ci creuser le lit du havre. L'amélioration désirée a été obtenue en partie; depuis la construction du brise-lames, l'eau dépasse de deux ou trois pieds de plus le niveau du banc de sable et la profondeur en est maintenant de 8 à 9 pieds à marée basse, ou de 11 à 12 pieds à marée haute, grandes mers. Cette profondeur peut être augmentée en maintenant les ouvrages en bon état et en les prolongeant.

Le brise-lames du côté nord est le plus important en ce qu'il protège une plage intérieure basse sur laquelle sont érigés la plupart des postes de pêche et des cabanes ou l'on prépare le poisson.

Il avait primitivement 1,240 pieds de longueur (celui du côté sud, n'en ayant que 450, mais à venir à l'année 1893 une longueur totale de 120 pieds avait été complètement balayée par différentes tempêtes et une longueur additionnelle de 150 pieds avait été fortement endommagée, ce qu'on peut attribuer directement aux ravages des tarets. Ces fléaux maritimes par les incessantes attaques contre la charpente du brise-lames au-dessous du niveau des basses marées l'avaient affaiblie au point de la rendre impropre à résister aux chocs des glaces ou aux violentes tempêtes auxquelles ce site est exposé.

En 1895-96, pour empêcher de nouveaux dégâts, des réparations considérables furent faites par contrat, à la partie extérieure des travaux; une pile extérieure de 30 x 60 fut construite, les 140 pieds voisins furent élargis, exhaussés, etc., et cette partie des ouvrages fut mise en bon état. La longueur totale du brise-lames fut ainsi réduite à 1,119 pieds.

La dépense totale encourue par le gouvernement fédéral pour l'entretien et les améliorations du havre de Rustico Nord ont été, jusqu'à la fin de l'exercice 1897-98, de $41,856.95; de ce montant, $21,362.40 peuvent être attribuées à la construction et aux améliorations, $5,465.59 aux réparations et $15,028.96 au dragage.

Durant l'année 1898-99, la somme de $182.55 a été dépensée pour une série de fascines sur un espace de 200 pieds à 600 pieds de largeur à un point situé à environ 1,000 pieds de l'anse Robertson dans le havre de Rustico où, par suite de l'action de la

mer, des bancs de sable avaient été charroyés et avaient formé dans le havre un chenal additionnel au détriment de l'autre. Les travaux exécutés ont donné les résultats les plus satisfaisants; ils ont formé une nouvelle plage de 3 à 5 pieds de hauteur sur une largeur de 200 pieds, et ont prévu les dommages qu'auraient pu causer les tempêtes du printemps 1899 si les précautions nécessaires n'avaient pas été prises à temps.

BAIE SAINTE-MARIE.

La jetée de la baie Sainte-Marie, comté de King, est située sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, qui se trouve en dedans de l'île Panmure. Cette jetée fut construite par le gouvernement local et est une de celles dont le gouvernement fédéral prit le contrôle en 1884. Elle a 407 pieds de longueur et 21 pieds de largeur sur une distance de 310 pieds; sa partie extérieure a de 28 à 29 pieds de largeur sur une longueur de 97 pieds. La construction se compose d'une culée du bord du rivage et de 7 piles avec travées intermédiaires; mais quatre de ces travées ont été remplies en fascines, poteaux et pierres.

Depuis que le gouvernement fédéral a pris le contrôle de la jetée, l'abord en a été beaucoup amélioré; un chenal de 10 pieds de profondeur à eau basse a été dragué, avec bassin à l'extrémité, et des bassins de chargement de 50 pieds de largeur sur 100 pieds de longueur ont été creusés de chaque côté de la jetée au coût de $4,530.51.

Les dépenses totales encourues par le gouvernement du Dominion à venir au 30 juin 1898 dans la baie Sainte-Marie se sont élevées à $7,368.81, dont $1,336.59 ont été remboursées au gouvernement provincial pour les dépenses que celui-ci a faites au même endroit de 1873 à 1884. $1,501.78 ont été dépensées en réparations générales et la balance a servi à du dragage. Durant l'année fiscale de 1898-99 la somme de $435.17 a été dépensée pour remplir deux des arches extérieures et pour reconstruire une partie de la culée touchant à la rive. On a aussi renouvelé le plancher et les solives et les défenses de l'arche extérieure. Le chemin de voiture a été macadamisé au moyen de pierres cassées et de gravier.

SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé du côté de l'Ile du Prince-Edouard, à environ 16 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est. C'est un port de chargement important et un havre de refuge très fréquenté, car il est d'accès facile et parfaitement sûr, dans la partie protégée par le brise-lames érigé à la Pointe-de-Knight.

C'est aussi le terminus est du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a là un quai en eau profonde d'où des chargements peuvent être expédiés plus tard en automne et plus à bonne heure au printemps que de tout autre port de l'Ile,

Pendant le temps de la navigation les caboticrs et les bateaux de pêche s'en servent souvent comme d'un port d'arrêt.

Le brise-lames que le ministère a fait construire rend le port accessible par tous les vents, et offre ainsi un abri sûr en tous temps. Ce brise-lames a une longueur totale de 1,200 pieds, dont 270 pieds ont été construits par le gouvernement local avant la Confédération; mais comme il repose en eau profonde (de 12 à 20 pieds à marée basse) et qu'il est exposé à toute la furie de la mer lors des tempêtes du sud, et à l'action des glaces, il a fallu très souvent des réparations depuis sa construction. Ces réparations furent nécessitées par la mauvaise qualité de la pierre qu'on peut se procurer dans le voisinage pour le lest et par le taret qui exerce aussi beaucoup de ravages dans ces parages; presque toute la façade du côté de la mer a été ainsi détruite ou tellement affaiblie qu'il a fallu la reconstruire ou la protéger, et dans ces dernières années des travaux ont été exécutés en sections de diverses longueurs. Ces travaux ont été exécutés avec du bois préparé à la créosote et la pierre de lest a été importée.

Le coût total du brise-lames de Souris à Knight's Point à la fin de l'année 1897-98 a été de $190,745.38. Ce montant fut réparti comme suit:

$176,088.64 imputables au compte de la construction et amélioration,
$13,680.87 au compte des réparations,
$975.87 pour dragage.

Ce montant couvre l'ouvrage originaire, la reconstruction des différentes parties qui avaient été enlevées par la mer, les réparations générales faites de temps en temps, la construction d'une nouvelle façade du côté du large sur une longueur de 400 pieds, et aussi d'un caisson extérieur de 80 pieds par 40 en bois créosoté; enfin ce montant comprend aussi la construction d'un talus en pierre s'avançant vers le rivage sur une distance de 365 pieds.

Le 16 août 1898, un contrat a été passé pour réparer, sur une longueur de 470 pieds, le brise-lames, et pour exhausser la partie, du côté de la rive, qui avait été construite par contrat en 1893. On a aussi construit un talus en pierre du côté du large, et, à la fin de l'année fiscale de 1898-99, environ les deux tiers des travaux étaient complétés; les dépenses de la reconstruction se sont élevées à $5,083.11.

HAVRE SAINT-PIERRE.

La Baie Saint-Pierre, dans le comté de King, est située sur le littoral septentrional de l'île, à 35 milles à l'ouest de la Pointe de l'est; elle est d'une grande étendre s'avançant dans les terres sur une distance de 8 milles environ avec une largeur de en moyenne de trois quarts de mille et ayant une profondeur variant de deux à trois brasses à mer basse.

L'entrée est obstruée par une barre de sable sur laquelle il n'y a que six à huit pieds d'eau aux marées basses, ne permettant l'entrée qu'aux vaisseaux de faible tonnage dont un grand nombre n'y viennent pas en temps de pêche. Dans le but d'améliorer l'embouchure, d'offrir un meilleur abri, et de créer certains moyens de creusage pour les pêcheurs, le ministère commença, en 1878,, la construction d'un brise-lames long de 226 pieds du côté ouest de l'entrée du port. L'extrémité inférieure du brise-lames devant être reliée à la terre ferme au moyen de mur de soutènement afin d'empêcher le chenal de se former à travers les hauts-fonds de sable.

Les ouvrages de protection du côté de terre du brise-lames, consistent en pilotis, fascines, et pierres affaiblis par le temps ont été détruits par les grandes tempêtes du premier décembre 1890, époque où presque toutes les fascines et presque toute la pierre a été emportées, ne laissant debout que les pilotis enfoncés à dix pieds de profondeur. Un contrat pour la reconstruction de ces travaux a été passé le 23 mai 1892; les travaux commencèrent le 28 juin et se terminèrent d'une manière satisfaisante le 30 septembre.

Comme autrefois cette construction se compose aujourd'hui d'un parapet long de huit cent pieds et large de sept pieds et six pouces, fait en tronc d'arbres posés en coffrage à joints ouverts; l'intérieur est rempli de fascines et de pierres, les pièces de façade étant assujetties aux pilotis qui résultaient de la construction primitive.

En septembre 1893 un contrat a été passé pour le prolongement des ouvrages de protection du côté de terre jusqu'au coin de sable. Les travaux ont été terminés à la fin de l'année et ont coûté, les frais d'inspection, etc., la somme de $886.60.

Le 10 février 1883, un contrat a été passé pour la construction du brise-lames de 1,900 pieds de longueur sur la rive est de l'embouchure de l'entrée du havre. Mais l'entrepreneur abandonna les travaux après avoir reçu $1,819.32 et alors que moins de la moitié des travaux avaient été exécutés. Il reste peu de chose de cet ouvrage qui a été partiellement détruit par les tempêtes ou enfouis dans le sable. Il a été cependant d'une certaine utilité pour empêcher la mer de charroyer le coin de terre sur lequel il était construit.

Le coût de tous les ouvrages exécutés dans la Baie Saint Pierre, sur la rive ouest du havre, à venir à la fin de l'année fiscale 1897-98, était de $8,365.24. En ajoutant $1,819.32 à ce montant, le montant total dépensé à venir au 30 juin 1898 s'est élevé à $10,185.16, dont $7,187.56 doivent être imputés au compte de la construction et améliorations, $2,287.60 des réparations.

Depuis quelques années, par suite de l'action des glaces et du ravage des vers, l'extrémité du côté du large du brise-lames de l'ouest est en très mauvaise condition.

Dans le printemps de 1898, les pièces de bois de sa façade ont été complètement enlevées, de sorte qu'il était dangereux d'être complètement détruit par une tempête ou par l'action des glaces.

Dans le but de consolider la partie endommagée du brise-lames, et afin d'employer aussi judicieusement que possible le montant de $500 voté par le parlement en 1898-99, on entreprit des travaux de réparations durant l'automne de 1898. On a construit, sur une longueur de 100 pieds le long de la façade donnant sur la rive un ouvrage de protection en fascines et en pierre. De plus, en mai et en juin 1899, on dépensa la somme de $200 pour recouvrir, niveler et lester de nouveau le reste du brise-lames, ce qui porte les dépenses encourues à cet endroit à venir à la fin de l'année fiscale de 1898-99, ó la somme de $700.61. Il reste $200.60 de compte en suspens qui seront payés durant l'exercice de l'année 1899-1900.

TIGNISH.

Le port de Tignish, comté de Prince, est situé sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard à environ 6 milles au sud du Cap Nord, et est formé par l'embouchure de la rivière Tignish qui se jette dans le golfe Saint-Laurent.

Comme de chaque côté de l'embouchure de cette rivière la côte est parfaitement droite, les vents du nord-est au sud-est y provoquent de très grosses vagues. Autrefois, sous l'action des vagues, les sables mouvants dont la plage se compose obstruaient souvent complètement l'embouchure de la rivière Tignish, qui restait bouchée jusqu'à ce qu'il se produisit une crue des eaux ou un autre phénomène anormal. Afin de tenir la rivière ouverte en permanence, et de restreindre le chenal à un même et seul endroit dans son lit, le gouvernemnt de l'Ile du Prince-Edouard fit construire, en 1868, de chaque côté de l'embouchure de la rivière, des ouvrages pour rétrécir le courant sur une largeur de 40 pieds qui eurent pour effet d'augmenter le courant, et le rivière n'a pas été fermée depuis à la navigation.

Le brise-lames du nord a 830 pieds de longueur sur 21 pieds de largeur; celui du sud a 300 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur. Les dépenses encourues jusqu'à 1873 quand l'le du Prince-Edouard entra dans la Confédération, ont été de $8,149.56. Depuis cette époque le ministère a dépensé jusqu'à la fin de l'année 1897-98, pour les travaux de construction et améliorations, l asomme de $20,610.40, et pour réparations la somme de $3,155.19, et pour dragage la somme de $10,188.03, ce qui fait un montant total de $33,953.56. Cela porte à $42,103.12 le montant dépensé à Tilgnish par le gouvernement du Dominion à venir au 30 juin 1898.

Les ouvrages primitifs ont été à diverses reprises réparés, exhaussés et prolongés par le ministère; des parapets ont aussi été construits sur les plages de sable de chaque côté de la rivière pour s'opposer à l'envahissement de la mer, cause d'une forte augmentation dans le commerce de la localité. Le havre, malheureusement, est trop petit pour accommoder les vaisseaux et bateaux de pêche qui désirent s'y abriter. Comme certaines parties des ouvrages étaient délabrées et avaient été attaquées par les tarets, des réparations furent faites aux jetées en 1896-97, alors que la jetée du brise-lames sud fut remise en bon état par l'addition de lest nouveau, et la reconstruction du sommet et des pilotis de défense de la façade donnant sur le chenal.

Les deux annexes ont été terminées le 21 novembre 1898. Le prix du contrat ayant été de $6,770, en vertu d'un autre arrangement conclu avec les entrepreneurs de Myrick et Cie, un ouvrage de protection de la plage, de 850 pieds de long, a aussi été

construit à partir de l'extrémité du brise-lames du sud donnant sur la rive, jusqu'aux hautes terres vers le sud. Cet ouvrage a été terminé le 21 novembre 1898, et coûta la somme de $1,700, c'est-à-dire environ deux piastres par pied linéaire.

Les dépenses totales encourues durant l'année fiscale 1898-99 à Tignish, y compris les frais d'inspection, ont été de $5,034.

PONT DE LA RIVIÈRE VERNON.

La jetée du pont de la rivière Vernon, comté de Queen, est située à la tête de la navigation sur la rivière Vernon, à environ 2 milles en amont de l'entrée de cette rivière dans la baie Orwell. La jetée en question consiste en une pile en bois à parements jointifs de 120 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, s'étendant parallèlement au chenal. Il y a le long de sa façade une profondeur de 9 pieds d'eau à marée basse et de 17 pieds à marée haute, grandes mers. On arrive à la jetée par un chenal d'environ 1 mille de long. De 1877 à 1882 le ministère a fait draguer ce chenal au coût de $6,326.72.

Ce quai est l'un de ceux de l'Ile du Prince Edouard qui ont passé sous le contrôle du gouvernement du Dominion en l'année 1884. A cette époque la somme de $908.66 a été remboursée au gouvernement provincial pour les dépenses qu'il y avait faites en réparations générales depuis la confédération jusqu'à 1884.

Comme ce quai était une vieille construction délabrée au moment où le gouvernement du Dominion en prit possession, il a fallu dépenser, presque chaque année, des montants assez considérables pour le tenir en condition convenable; les dépenses imputables au compte de la construction et améliorations s'élevaient, à la fin de l'année fiscale 1897-98 à $1,705.16, celles imputables au compte des réparations, $741.45; en ajoutant à ce montant la somme dépensée pour dragage on arrivé à une addition de $8,773.33 dépensées par le gouvernement du Dominion au Pont de la rivière Vernon jusqu'au 30 juin 1898.

Durant le printemps de 1899 on dépensa la somme de $146.87 pour renouveler le terrassement et les défenses sur la moitié du quai donnant sur le large. On a aussi réparé généralement le reste et chevillé de nouveau toutes les défenses.

POINTE-DE-L'OUEST.

Le quai de la Pointe-de-l'Ouest, comté de Prince, est ainsi appelé parce qu'il se trouve sur la limite extrême de la pointe ouest de l'Ile.Il est situé du côté nord de la Baie Egmont, le long de la rive est du Détroit de Northumberland, à environ 14 milles à l'ouest de la station O'Leary sur le parcours du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et à environ 30 milles, par eau, de Summerside. Une jetée, l'une de celles que le ministère prit sous son contrôle en 1883, avait été construite par le gouvernement local avant la Confédération pour donner aux gens de cette région un débarcadère qui faciliterait les exportations, car il n'y avait alors, ni quai ni havre où les vaisseaux tirant plus que quelques pieds d'eau pouvaient mouiller le long de toute la côte s'étendant de Summerside à Cap Nord, distance de 60 milles. Le Cap Ouest étant a mi-chemin fut considéré comme un site avantageux pour la construction d'une jetée. Les ouvrages qu'on y construisit primitivement furent, dit-on, très-utiles jusqu'au printemps de 1884, alors qu'ils furent considérablement endommagés par la débacle. Un vaste champ de glace fut à cette époque jeté sur ces ouvrages pendant une violente tempête de l'est, tout la partie extérieure de la jetée fut déplacée, les pièces de bois rompues sur la façade, et une grande quantité de lest fut balayée, et, lors de tempêtes subséquentes, les glaces entrainées à la dérive détruisirent presque complètement cette construction.

Le quai originaire coûta, pour l'entretien et les réparations, au gouvernement la somme de $4,226 de 1873 à 1884.

Pour donner un débarcadère et plus de commodités aux exportations, ce qui était demandé avec instance et ce qui était fort nécessaire, le ministère, le 7 décembre, 1897, donna à l'entreprise les travaux suivants: (*a*) La construction jusqu'à 4 pieds au-dessus du niveau de la marée haute et la réparation de ce qui subsistait de l'ancienne jetée sur une longueur de 290 pieds et une largeur de 27 pieds; (*b*) la construction d'une annexe longue de 325 pieds et large de 30 pieds au sommet pour atteindre à marée basse, grandes mers, une profondeur de 8 pieds et 11 à 12 pieds à mer haute.

Les travaux de reconstruction et de prolongement commencés le 3 mars 1898, étaient terminés le 10 novembre le même année, et coutaient $10,008.36, y compris les frais d'inspection. Le prix du contrat était de $9,500.

Le gouvernement du Dominion a dépensé pour le quai de la Pointe-de-l'Ouest jusqu'au 30 juin 1899, $14,234.10.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S-HOLLOW.

Anderson's-Hollow, comté d'Albert, se trouve dans une anse de la baie de Salisbury, du côté nord-ouest du chenal de Chignecto, baie de Fundy. Les grandes mers montent ici de 40½ pieds et les petites mers de 32½ pieds.

Le quai en cet endroit (il sert aussi de brise-lames), tel que primitivement construit en 1879, consistait en une pile isolée, distante de 550 pieds de terre. La pile fut plus tard reliée au rivage. La construction, qui a 25 pieds de largeur au sommet, avait autrefois 27 pieds de hauteur à son extrémité extérieure,—qui est à sec à eau basse,—mais s'élève maintenant à 4 pieds de moins au-dessus du fond. Elle est formée d'une charpente à encaissement de bois en grume, ayant une inclinaison de ½ à 1 et lambrissée sur la façade exposée à la mer. Le quai fut endommagé lors d'une tempête, le 21 novembre 1895; un petit phare placé à l'extrémité extérieure fut emporté, avec une partie de l'éperon, et quelques-unes des pièces formant le couronnement de la tête furent en même temps ébranlées et se disjoignirent. En 1895-96, une somme minime fut employée à boulonner temporairement les pièces de bois qui s'étaient détachées. Durant l'exercice 1896-97, la façade intérieure du quai à l'extrémité extérieure, qui avait été sérieusement avariée par la tempête dont je viens de parler, a été reconstruite sur une distance de 75 pieds au sommet et de 44 pieds à la base. La hauteur de la nouvelle façade a été portée à 15 pieds afin de niveler la pile, et la couverture a été renouvelée sur une longueur de 75 pieds. L'éperon a été reconstruit sur une longueur de 70 pieds, et la nouvelle façade a été protégée au moyen de défenses.

Le montant total dépensé à la fin de l'année fiscale de 1897-98, à cet endroit, s'élevait à $8,338.13 dont $7,224.04 doivent être imputés au compte de la construction et des améliorations et $1,114.09 au compte des réparations.

En 1898-99 on dépensa la somme de $121.31 pour renouveler 27 pièces de lambrissage.

Le brise-lames de Anderson's-Hollow fait angle droit avec le nord de la mer, ce qui est cause que du sable et de la terre venant du littoral du côté sud-est s'amoncellent autour du brise-lames et y forment un banc qui nuit aux vaisseaux allant à Anderson's-Hollow pour y prendre leur cargaison de bois.

RIVIÈRE NOIRE. (BLACK RIVER).

Black River, comté de Saint-Jean, est une petite anse sur la Baie de Fundy, située à douze milles à l'est de Saint-Jean et où les grandes marées montent d'environ 25 pieds.

On construisit, en 1879, pour l'usage des vaisseaux côtiers, un brise-lames-quai de 155 pieds de longueur sur 27 pieds de largeur et 30 de hauteur.

En 1891-92 on a fait des réparations minimes à ce quai; le montant toltal dépensé au 30 juin 1898 a été de $4,407.92 dont $3,908.40 doivent être imputés au compte de la construction et améliorations et $500.52 au compte des réparations.

Durant l'année fiscale de 1898-99 on dépensa la somme de $450 pour renouveler 36 défenses, réparer le terrassement, construire des échelles, etc. Durant quelques années aucun commerce n'a été fait à Black River. Mais, récemment, les moulins à scie des environs ont fait leur exportation de bois à cet endroit.

BOUCTOUCHE.

Par un chenal étroit et tortueux, navigable sur une distance de 11 ou 12 milles, profond à certains endroits de quatre à cinq brasses, mais d'une profondeur dominante de huit pieds seulement, la rivière Bouctouche se jette dans le détroit de Northumberland à environ mi-chemin entre Richibouctou et Shédiac, son embouchure étant à environ 18 milles de chacun de ces deux endroits.

Au village de Bouctouche, comté de Kent (population 600 âmes), à environ quatre milles de la mer, un quai a été construit, en 1884-85, à angle droit avec le pont et passablement au bord de la rivière. Il est en bois rond, protégé par des pilotis, et il atteint à marée basse une profondeur d'eau de 17 pieds; la longueur de la façade et sa largeur au sommet sont respectivement de 300 pieds et de 40 pieds. Il sert à l'expédition d'une petite quantité de madriers, d'écorce de pruche et d'huîtres. Dernièrement, du charbon venu du Cap-Breton en goélette a été déchargé à ce quai pour être transporté en chemin de fer de là à Moncton, distance de 32 milles.

En 1894 un montant de $1,500 a été employé à réparer les dommages causés à la partie supérieure par un feu désastreux dans le village. En décembre 1897, vingt défenses, et 18 pieds courants de pièces de couronnement qu'on s'était procurées mais qui n'avaient pas encore servi, furent mises en place et solidement assujetties, au coût de $28.13. Le revenu collecté par le ministère de la Marine pendant l'année expirée le 30 juin 1898 a été de $29.27.

De 1886 à 1894 on a fait à cet endroit aucune réparation; mais en 1894 le quai ayant été partiellement détruit par le feu, des réparations furent commencées mais non terminées. Le montant total dépensé à la fin de l'année 1897-98 s'est élevé à la somme de $5,877.91 dont $4,259.55 doivent être imputés à compte de la construction et des améliorations et $1,618.36 au compte des réparations.

Durant l'exercice de 1898-99 on dépensa la somme de $918.13 pour acheter des matériaux.

CAMPBELLTON.

Campbellton, dans le comté de Ristigouche, station du chemin de fer de l'Intercolonial, est une petite ville située sur la rive sud de la rivière Ristigouche, 14 milles en amont de Dalhousie et à environ 6 milles en aval du point où s'arrête la marée. La Ristigouche, qui va sur plusieurs milles sur les confins des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, traverse une large étendue de terrain riche en forêts. Le bois est amené par ce cours d'eau aux moulins de Campbellton et de Dalhousie où on l'expédie à l'étranger et aussi dans différentes parties du pays sous forme de madriers, planches, etc.

Il y a trois brasses d'eau de profondeur en face de la ville, mais une couple de milles plus bas on y trouve la profondeur d'eau requise au bout du banc de sable appelé "La Traverse"; à cet endroit la profondeur de l'eau est de onze pieds. Pour l'avantage des navires faisant le transport des madriers, le ministère a commencé en 1889 la construction d'un caisson détaché en pilotis, de 140 pieds de longueur, 35 pieds de largeur et de vingt pieds de hauteur à marée haute.

Trois ans plus tard cet ouvrage a été renouvelé et un quai privé de 110 pieds de long a été construit sur lequel passe une voie d'évitement du chemin de fer Intercolonial.

Immédiatement au bout du quai la profondeur de l'eau est de onze et quinze pieds, mais à une petite distance plus au large le maximum de la profondeur de l'eau est de vingt pieds.

Le commerce de ce port consistait, en 1898, en madriers, planches, etc., et s'est élevé à 16,249,172 pieds de bois. Le coût total jusqu'à la fin de l'année fiscale 1898 s'élève à $16,512.66. On a aussi dépensé à Campbellton la somme de $1,286.52 pour construire un débarcadère sûr pour les bateaux traversiers faisant le service entre Campbellton et Cross Point, sur la rive nord-est de la rivière Ristigouche, dans la province de Québec; on a aussi dépensé une somme additionnelle de $5,663.26 pour enlever, au moyen de dragage, les bancs de sable de La Traverse entre Oak Point et les phares de Campbellton.

Durant l'année de 1898-99 on dépensa la somme de $1,661.99 pour l'achat de matériaux nécessaires aux travaux additionnels.

CAP TOURMENTE.

Le Cap Tourmente se trouve à l'extrémité orientale du comté de Westmoreland, et est le promontoire le plus proéminent sur le détroit de Northumberland. C'est le terminus de la route de passage d'hiver entre le Cap Traverse, sur l'Ile du Prince-Edouard, et la terre ferme. Les grandes mers montent de 7¾ pieds, et les petites mers de 3½ pieds.

Entre 1886 et 1892, l'on construisit un brise-lames près de ce cap dans le but de former un port artificiel pour faciliter le trafic interprovincial, à l'extrémité d'une péninsule qui est le point le plus rapproché, sur le continent, de l'Ile du Prince-Edouard.

Les ouvrages du port comprennent: une jetée en droite ligne de 2,500 pieds de longueur avec un coude et un éperon longs de 400 pieds chacun, entourant un bassin d'environ 4 acres d'étendue, dont la profondeur extrême à mer basse est de 15 pieds, ou de 22 pieds 8 pouces à mer haute. A partir de terre, sur une distance de 1,300 pieds, la jetée se compose d'une levée en pierre large de 20 pieds au sommet, dont l'inclinaison est de 2 à 1; les autres 1,200 pieds sont en charpente à encaissement à parements jointifs, large de 30 pieds. Le coude et l'éperon sont aussi en charpente à encaissement, mais la largeur de la base jusqu'à la ligne de l'eau basse est de 40 pieds en diminuant, à 30 pieds au couronnement de la construction (quatre pieds au-dessus du niveau de la marée haute, grandes mers), présentant un talus lambrissé en bois dur au nord et à l'est. Les eaux de cette partie du détroit sont infestées de tarets.

Un embranchement de chemin de fer, de 30 milles de long, relie la jetée au chemin de fer Intercolonial, à Sackville.

Comme les vagues sont hautes d'au moins six pieds au cap Tourmente pendant la tempête, les rails, bien que rivés au tablier du coffrage, étaient exposés a être détachés de la levée, c'est pourquoi ils ont été exhaussés de deux pieds tout le long de la levée pour empêcher que le trafic ne fut interrompu. Un entrepôt a été en même temps bâti et protégé par un éperon. Le dessus des encaissements sur lesquels repose la base du doublage en bois dur qui compose la façade inclinée de la jetée ayant été détruit par les tarets, les planches à demi détachées étaient exposées au mouvement verticalement; force 84 fois supérieure d'après Stevenson quand elle s'exerce verticalement que lorsqu'elle frappe horizontalement le brise-lames. Ces madriers furent assujettis, en 1893-94, autant que le permettait leur délabrement causé par les vers. Durant l'exercice suivant 321 pieds linéaires de longuerines rongées par les vers qui supportaient le talus en bois dur ont été renouvelées, une distance de 90 pieds linéaires fut recouverte d'un nouveau plancher, et ce qui restait de la façade a été assujetti là où le bois tout percé de trous a permis de le faire.

En 1895-96 des réparations semblables furent faites et 414 pieds linéaires de longrines rongées par les vers furent renouvelés; 117 pieds linàaires de la façade inclinée furent aussi remplacés.

Durant l'exercice 1896-97, des réparations du même genre ont été faites à la façade inclinée sur une longueur de 154 pieds, ce qui nécessita 534 pieds linéaires de longrines. Les bois durs résistant un peu plus longtemps, des longrines de merisier furent employées et retenues au moyen de boulons à vis. La rampe de 165 pieds de long, qui va de la levée au caisson, a été couverte de madriers de 3 pouces afin que les charrettes puissent y passer. Les dépenses faites en 1896-97 se sont chiffrées par $566.98.

L'année suivante de nouvelles longrines en bois dur furent posées avec des boulons à vis sur une distance de 252 pieds, et 50 pieds de parements fut renouvelés.

En 1898-99 le talus commencé en 1890 fut prolongé de 500 pieds, sur le côté nord et on posa 2,513 verges cubes de pierre. On renouvela 200 pieds linéaires de parements et 103 pieds de lambrissage.

A venir au 30 juin 1898 les dépenses totales encourues au Cap Tourmente s'élevaient à $239,476.16, dont $236,860.63 doivent être imputées au compte des constructions et améliorations, et $2,615.53 au compte des réparations. Durant l'année fiscale 1898-99, on a dépensé $4,738.63 pour les réparations décrites plus haut.

Le port est fréquenté par les navires qui font le commerce de bois de construction avec le Royaume-Uni. L'avantage qu'il offre, c'est que le bois peut être expédié à l'étranger sans qu'il soit nécessaire de le mettre en radeaux, de sorte que sa valeur ne se trouve nullement dépréciée. C'est ce qui explique pourquoi il a remplacé le port de la Baie Verte, qui était auparavant un centre de commerce de bois de construction.

A cause des ravages causés par le taret, tous travaux qui seront exécutés à l'avenir dans le détroit de Northumberland devraient être faits en bois préparé à la créosote, en pierre et en béton. Le Cap-Tourmente étant dans des conditions semblables relativement au taret, on devrait dès à présent protéger avec de la pierre la façade extérieure des constructions. Pour le quai où viennent accoster les navires pendant l'hiver, il est mieux d'employer du béton. Bien que le sommet paraisse être en bon état, la substructure du coffrage de la jetée a été tellement endommagée par les tarets, qu'elle est, malgré la sodidité, exposée é être détachée de la fondation par les glaces ou le vent.

CARAQUETTE.

Caraquette, comté de Gloucester, est situé sur la rive sud-est de la baie des Chaleurs, à environ quarante-deux milles à l'est de Bathurst, le chef lieu du comté.

Le gouvernement provincial avait construit un quai ou caisson à arche de 1,205 pieds de long. Le ministère ajouta à cela un caisson à l'extrémité du large, en bois d'équarrissage en 1884. Ce caisson de cent pieds de longueur sur vingt-quatre pieds de largeur et vingt-quatre pieds de hauteur. A son extrémité du large il y a 9 pieds d'eau à mer basse, et les grandes marées y montent de six pieds.

Caraquette est un excellent havre pour les vaisseaux côtiers et c'est aussi une station de chemin de fer. C'est là où se trouvent les quartiers généraux d'une flotte considérable de bateaux pêcheurs qui vont généralement vers la mer par le galet de Shippegan.

Aucune réparation n'a été faite à cet ouvrage depuis 1898. Le montant total dépensé à la fin de l'année 1898 est de $4,471.54.

Durant l'exercice de 1898-99 on dépensa la somme de $499.88 pour renouveler le plancher et les solives; pour poser des poteaux d'ammarrages et 39 défenses en bois dur autour des caissons.

CLIFTON.

A Clifton, comté de Gloucester, à dix milles à l'ouest de la Grande Anse et à 17 milles à l'est de Bathurst, le ministère acquit en 1878 et prolongea l'année suivante

un brise-lames, primitivement d'une longueur de 425 pieds, construit par des particuliers pour faciliter l'expédition de la pierre retirée des carrières considérables qu'il y a à cet endroit. Ce brise-lames construit de bois d'équarrissage et de bois rond, en partie protégé par un mur de pierre, a maintenant 750 pieds de longueur en tout; la tête de la jetée a 220 pieds et forme un angle aigu avec l'abord afin de donner un port de refuge abrité de l'est au nord-ouest. Il a coûté $9,681.75. Anciennement le mouillage le plus profond était de 12 pieds à marée basse, mais cette profondeur a été réduite le long du brise-lames à huit ou neuf pieds par l'accumulation des galets.

Ce port artificiel est le seul refuge accessible aux cabotiers et aux embarcations de pêche entre Caraquette et Bathurst, distance de 37 milles. Les grandes mers montent de 7 pieds.

Des réparations générales furent faites en 1886-87-88, consistant en renouvellement du lest, lambrissage, défenses et reconstructions des brèches.

De 1891 à 1893 les réparations générales ont été continuées et la fondation d'un talus a été posée sur le côté extérieur.

Les pièces de parements de ce brise-lames, maintenant bien ébranlées, sont protégées par des défenses verticales en bois dur. L'année dernière 27 défenses ont été placées, le plancher a été réparé et 20 pieds linéaires du garde-lames ont été reconstruits sur la tête de la jetée. Des parements, du lest et le plancher ont été renouvelés sur une partie de l'approche qui avait été brisée par les glaces.

A venir à la fin de l'année fiscale 1897-98, on a dépensé dans ces ouvrages $13,-549.09, et durant l'année 1898-99, $1,500 ont été dépensées en réparations générales.

Le montant total dépensé à la fin de l'année fiscale de 1897-98 est de $13,549.09. Durant l'exercice de 1898-99 on dépensa la somme de $500 en réparations générales.

COCAIGNE.

Cocaigne, dans le comté de Kent, est situé sur la côté sud-ouest du détroit de Northumberland, à dix milles au sud de Bouctouche; Cocaigne est un havre dont l'entrée est embarassée par un banc de sable comme à Miramichi et à Richibouctou. Il a à l'entrée dix pieds d'eau de profondeur aux marées basses, et quatorze pieds aux hautes marées.

En 1881-82 le ministère commença la construction d'un quai en pilotis de quatre cents pieds de longueur sur vingt pieds de largeur, en partant du pont et allant jusqu'à une profondeur de neuf à onze pieds de haut.

En 1888 le quai ayant cédé en différents endroits, fut nivelé et élargi sur une distance de 100 pieds et en 1892 des réparations analogues y ont été faites. Tout l'ouvrage ayant été rongé par les vers, on commença, en 1898-99, à le réparer sur une longueur de 176 pieds, ce qui fut suffisant pour les besoins locaux, et à la fin de cette exercice il ne restait plus qu'à lep ourvoir de défenses et à poser un plancher.

A venir à la fin de l'année fiscale de 1897-98 le montant total dépensé à cet endroit fut de $15,506.49, dont $8,265.19 doivent être chargés au compte de la construction et améliorations, et $7,241.30 au compte du dragage.

Durant l'exercice de 1898-99 on dépensa la somme de $2,990.67 en réparations générales.

DALHOUSIE.

Cette ville du comté de Ristigouche, à la tête de la baie des Chaleurs, occupe le troisième rang sur la liste des villes du Nouveau-Brunswick comme port d'exportation des mois de construction. Le hâvre donne un refuge assuré d'une profondeur de six à sept brasses et pendant le temps de la navigation c'est le meilleur port de la province. Dalhousie est le seul havre sur la côte du Nouveau-Brunswick où la flotte du golfe Saint-Laurent puisse s'approvisionner de charbon.

Pour l'avantage des bâtiments qui font le transport des bois de construction, le ministère a fait ajouter en 1887-8 à la jetée du chemin de fer Intercolonial, un quai de

lest long de 300 pieds et large de 23, construit parallèlement à la rive dans une profondeur de 15 pieds d'eau à marée basse, profondeur maintenant réduite à environ cinq pieds en certains endroits par la formation d'une batture. Les grandes marées montent 10 pieds.

Des réparations furent faites en 1891-2-3 et 1895-6.

La dilatation des glaces dans les fissures produites par les mouvements des marées, tend à détacher de la rive le commencement des ouvrages, lequel fut, en 1897, en partie détaché sur une longueur de 118 pieds surplombant maintenant de 10 pieds. En attendant la reconstruction, cette partie fut enlevée en octobre 1897 et la structure mise en état de passer l'hiver au coût de $136.44. Les réparations commencées en 1897-8 se continuent encore.

L'exportation transatlantique des bois de construction en 1898 s'est élevée à 28,230,563 pieds de superficie. A venir à la fin de l'année fiscale 1897-98, les dépenses totales à Dalhousie ont été de $9,245.14, dont $8,596.73 doivent être imputés au compte de construction et améliorations, et $648.41 au compte des réparations. En 1898-9, on a acheté des matériaux pour $670.30.

FORT DUFFERIN.

Le fort Dufferin. (Port Saint-Jean), fut primitivement construit par le gouvernement britannique sur la Pointe du Nègre, à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean, une batterie de 10 canons ayant été établie en cet endroit, qui s'élève à une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. Le fort est maintenant entretenu par le gouvernment fédéral, qui a aussi fait construire un important brise-lames dans ces parages pour protéger le port de Saint-Jean.

Afin d'empêcher le promotoire apelé "Pointe du Nègre" d'être rongé par les vagues, le ministère des Travaux publics fit construire de 1882 à 1890 dans le port de Saint-Jean un mur de soutènement en coffrage lambrissé, s'étendant à 815 pieds dans une direction nord de l'extrémité inférieure du brise-lames. La construction a de 7 à 14 pieds de largeur au sommet et environ 9 pieds de hauteur en moyenne. Le faîte, sur presque toute la longueur, est surmonté d'un éperon de 2½ pieds de hauteur.

Durant l'exercice 1896-97, une brèche de 83 pieds de long qu'il y avait dans l'éperon a été réparée; 200 pieds linéaires de longrines ont été renouvelés à l'intérieur et 128 verges cubes de lest ont été déposées, tandis que le lambrissage de la façade a été réparé avec des madriers de bois dur. En outre, afin d'exhausser la plage et de réduire ainsi la superficie de façade à réparer, un éperon de 40 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur moyenne, a été construit en pilotis de bois dur, en madriers et en pierres. En 1897, le prolongement final du coffrage sur une distance de 130 pieds a été commencé, et à la fin de l'exercice les travaux étaient terminés jusqu'aux deux tiers de la hauteur totale.

Pendant l'année 1898-99 la nouvelle annexe a été complétée, lestée et lambrissée; de menues réparations ont aussi été faites au lambrissage des anciens ouvrages; la dépense s'élevant à $510.98.

En 1898-99, quatre éperons, formant une longueur totale de 232 pieds linéaire chacune, ont été construits en pilotis en bois dur, et séparés par un espace de quatre pieds. Le coffrage a aussi été pourvu d'un lest additionnel. A venir au 39 juin 1898, les dépenses totales encourues à Fort Dufferin se sont élevées à $8,172.52. En 1898-99, on a dépensé au même endroit $1,397.97.

MISPEC.

Mispec, dans le comté de Saint-Jean, à huit milles à l'est de Saint-Jean. Pour protéger la partie supérieure d'une anse étroite dans laquelle se décharge la rivière Mispec, un brise-lames en caissons a été construit du côté du large; ce brise-lames a 197 pieds de long, 27 pieds de large et trente pieds de haut à son extrémité extérieure

et fut construit en 1885. Des réparations ont été faites en 1889-90 à la façade du côté du large et aussi en 1892-93.

Le montant total dépensé à la fin de l'année fiscale de 1898 s'élève à la somme de $10,289.16 dont $9,567.71 doivent être imputés au compte de construction et améliorations, et $721.45 au compte des réparations.

Par suite de l'établissement de moulins de pulpe à cet endroit des réparations ont été commencées. A cet ouvrage, en 1898-99, ou dépensa la somme de $800 pour acheter des matériaux et en réparations générales. On a renouvelé sept rangs de parements sur une distance de 74 pieds de long. Ces parements sont en mérisier de 16 pouces carrés.

Les grandes marées montent à cet endroit de vingt-six pieds, mais le quai assèche complètement à marée basse.

POINTE-DU-NÈGRE (PORT DE SAINT-JEAN).

La Pointe-du-Nègre est un promontoire d'environ 60 pieds de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux, situé à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean qui est formé par l'estuaire de la rivière Saint-Jean, sur la rive nord de la baie de Fundy. Les grandes mers montent de 28 pieds, les petites mers de 22 pieds.

Outre les avantages de sa position pour le débarquement des cargaisons qui y sont transportées par le chemin de fer, le port de Saint-Jean, placé à l'embouchure de la rivière de ce nom, est surtout remarquable par la grande hauteur atteinte par la marée et l'absence de glace durant l'hiver. Généralement parlant, le port est à découvertdu sud-est au sud-ouest, mais les vagues venant du sud sont brisées par l'île aux Perdrix et celles arrivant du sud-ouest sont affaiblies par le brise-lames de la Pointe-du-Nègre, tandis que la batture, qui s'étend de la péninsule, sur laquelle la ville est bâtie, modère les effets des vagues du sud-est débordant autour de la Pointe Mispec. Le rocher de l'île aux Perdrix, sur lequel s'élèvent un phare et une station de quarantaine, partage l'entrée du port en deux chenaux, l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Dans le chenal principal et celui de l'est, il y a une profondeur d'eau moyenne de 21 pieds sur la batture, dans les grandes mers ordinaires, selon les indications de la carte marine.

A une distance d'un demi-mille, en dedans du sommet de la batture, on trouve une profondeur de cinq brasses d'eau, tandis que plus loin, entre les quais principaux, des deux côté du port (large de 500 verges à cet endroit), il y a 12 brasses au milieu du chenal.

Le chenal de l'ouest, profond de 10 à 14 pieds à mer basse et originairement large de 1,200 verges, a été rétréci par la construction du brise-lames de la Pointe-du-Nègre, qui a une longueur de 2,200 pieds. Les raisons officielles pour la construction de ce brise-lames sont mentionnées dans les rapports du ministre des Travaux publics pour les années 1875 et 1882:

"1875.—Ce brise-lames part de la Pointe-du-Nègre et s'étend vers le sud-est à l'entrée ouest du port de Saint-Jean. Quand il sera achevé sa longueur sera de 2,250 pieds et fermera le chenal de l'ouest sur cette distance, laissant néanmoins une largeur de 1,000 pieds au bout du large de l'île aux Perdrix. Le but de cette construction est de briser les vagues qui entrent avec violence dans le port de Saint-Jean, durant les tempêtes de vent sud-ouest dans la baie de Fundy, et qui rendent ainsi dangereux, sinon impossible, l'accès du port aux navires qui veulent alors y entrer."

"1882.—Les vents de sud-ouest grossissent les vagues de la mer dans le chenal de l'ouest et rendent son entrée dangereuse aux navires qui sont exposés à être jetés sur la batture du chenal de l'est. Au printemps de 1875 on commença la construction d'un brise-lames, long de 2,250 pieds, qui devait partiellement boucher le chenal de l'ouest. Cette construction fut achevée en septembre 1877."

En jetant un coup d'œil sur la carte marine on verra que tant que l'ouverture actuelle subsistera, la navigation ne sera pas sûre. Il faudrait de toute nécessité prolonger le brise-lames jusqu'à l'île aux Perdrix.

Le brise-lames consistait, au commencement, en une construction en caisson large de 30 pieds à la base et de 15 pieds au sommet (5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marée ordinaires), protégée des deux côtés par des talus en pierre dont l'inclinaison du côté de la mer était de 2 à 1, et de 1 à 1 du côté du port. Au mois de février 1879, 1,300 pieds linéaires de caisson furent balayés sur une hauteur variant de 13 à 19 pieds à partir de la surface, et le talus en pierre fut abattu par l'action de la vague à une inclinaison se rapprochant de l'angle naturel que devaient prendre les pierres sous l'effort de l'attaque à laquelle elles devaient résister. En 1880 on fit des réparations temporaires, et l'année suivante un contrat fut passé pour remplacer par un lourd empierrement le caisson démoli par la tempête de 1879, et l'on donna au talus du côté de la mer une inclinaison de 3 à 1. Ces travaux durèrent six ans. L'inclinaison du talus, quoique diminuée, eut encore une pente plus raide que l'angle naturel et, en conséquence, malgré leur pesanteur et leur surface unie, les pierres furent bientôt déplacées par la mer. Le brise-lames sur une longueur de 50 pieds et sur toute sa hauteur (5 pieds au-dessus de l'eau haute) et le pilier en maçonnerie construit par le même contrat, pour supporter une balise, furent balayés. De 1891 à 1894 des réparations partielles furent faites. On plaça de grosses pierres au bout du brise-lames surtout pour empêcher la démolition de la fondation du phare. En mai et juin 1895 quatre grands blocs de béton furent placés pour les mêmes raisons, en avant et au pied du brise-lames.

Dans le cours de l'exercice 1895, sept blocs de béton en forme de quart de cercle furent coulés sur place environ au niveau de la marée basse ordinaire pour servir d'appui au pied du talus formé de grosses pierres de granit, l'inclinaison étant de 4 à 1. Ces blocs pesaient de 59 à 91 tonnes chacun, et tous, excepté les plus pesants, furent faits dans une seule marée. La jetée en granit fut renforcée par une couche de béton semi-circulaire, d'une épaisseur moyenne de sept pieds avec une inclinaison très prononcée, et placée sur le devant de la jetée jusqu'au niveau des grandes mers. Les blocs du pied étaient longs de 15 pieds, larges de 12 et à moins que la nature du fond ne l'exigeât autrement, hauts de 3 pieds, s'inclinant en montant en proportion de 4 à 1. Chaque bloc pouvait prendre son lit indépendamment des autres, mais tous étaient tenus ensemble par des clefs obliques en béton. A l'intérieur du quart de cercle formé par des blocs de béton les pierres de la construction primitive furent assemblées à coulis de ciment autant que les fonds le permirent et mélangés à des petits quartiers de granit, pour continuer le talus, car l'absence de l'outillage nécessaire ne permettait pas que l'on se servit de gros blocs de granit; mais la pesanteur étant surtout nécessaire, le talus ainsi cimenté se brisa en partie durant l'hiver.

En attendant que l'on en soit venu à une décision au sujet des travaux à faire pour approfondir l'entrée du port, durant l'exercice 1896-97, l'on s'est contenté de terminer l'éperon à l'extrémité du côté du rivage et de protéger la superstructure inachevée ainsi que le phare.

Quinze blocs de béton ont été placés à l'extrémité extérieure de la construction entre octobre 1896 et juin 1897. Une certaine quantité de pierres qui s'étaient détachées de la façade du côté de la mer ont été remises en place. Quelques-unes de ces pierres ont été posées en dehors des lourds blocs de base construits l'année précédente, et d'autres ont été employées à réparer le faîte de la construction en arrière du phare. Des brèches s'étendant au-dessous du niveau des eaux hautes ont été faites par la mer à cinq ou six endroits dans le remblai de galets, entre le phare et le rivage. Pour donner une idée de la violence des vagues qui se brisent contre le brise-lames de la Pointe du Nègre, je dirai qu'une pierre de 5 tonneaux a été emportée à une distance de 76 pieds en un hiver. L'on a constaté par un dynamomètre marin que la force des vagues était de 4,000 livres et plus par pied carré.

Afin de retenir le long de la façade de la construction donnant sur la mer, comme protection naturelle, les matières autrefois entraînées par les vagues par dessus le sommet dans le port, un éperon de pilotis, fascines, pierres et bois de 270 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, commencé en 1895, a été terminé et prolongé de 140 pieds dans le cours du dernier exercice. Grâce à la construction de cet éperon, la plage a avancé du côté de la mer de 62 pieds le long de la façade au niveau du sommet du brise-lames, tandis qu'à un endroit la grève a augmenté de 2½ pieds en hauteur et de 75 pieds en largeur.

Un accroissement général de la grève s'est en outre produit. De plus, une langue de sédiments observée pour la première fois après la construction de l'éperon s'est avancée, au pied du talus, le long de la façade donnant sur la mer, de 200 verges ou plus vers l'extrémité du brise-lames. La formation de ce dépôt sédimentaire, qui a en moyenne 10 pieds de largeur sur 2 pieds de hauteur, le long de la construction, indique que le sable, le gravier, les cailloux, etc., qui autrefois passaient par-dessus le brise-lames et s'accumulaient dans le port, constitueront graduellement une protection naturelle importante pour la construction et réduiront la longueur de façade à entretenir.

Pendant l'exercice de 1897-98, par mesure de précaution, 152 verges de granit furent placées autour du phare pour le protéger pendant l'hiver, et des pierres que la mer avait déplacées furent remises en position.

L'élargissement de la plage nécessita le prolongement de l'éperon en charpente sur une longueur additionnelle de 80 pieds le long du sommet du brise-lames. Un petit éperon a aussi été construit pour s'assurer de la quantité des sédiments près de l'extrémité donnant sur la plage. Pour préserver la charpente, le sommet des pilotis et les coudes de l'éperon furent enduits de deux couches de poix.

Durant l'année fiscale 1898-99, 1,019 verges cubes de granit ont été fournies et mises en place ; 285 verges de la pierre originaire de l'ouvrage qui avaient été dérangées par l'action de la mer, ont été remises en leur position normale. A venir au 30 juin 1898, les dépenses faites au brise-lames de la Pointe du Nègre et de Fort Dufferin s'élevaient à $474,781.30. Les réparations en 1898-9 ont coûté $801.20.

SHEDIAC, POINTE DU CHÊNE.

Shédiac, comté de Westmoreland, est le sixième sur la liste des ports du Nouveau-Brunswick où se fait le commerce de madriers, et un des seuls trois ports naturels de la côte du golfe dans cette province (Dalhousie et Caraquet étant les deux autres) qui ne sont pas obstrué par une batture. Il y a 14 pieds d'eau à mer basse et 18 pieds à mer haute des grandes marées. La distance en chemin de fer entre ce port et Saint-Jean est de 109 milles, il est de 40 milles par eau, du Cap Tourmente, dans le même comté. Se trouvant vis-à-vis de Summerside, à une distance de 36 milles, c'est un poste très commode pour le trafic d'été avec l'Ile du Prince Edouard.

Pour protéger la jetée du chemin de fer Intercolonial à la pointe du Chêne, près de l'embouchure du port, le ministère construisit, en 1875, un brise-lames isolé de 600 pieds de longueur et le relia, six ans plus tard, à la jetée du chemin de fer, par un quai de délestage de 205 pieds. En 1881-82 un autre ouvrage de protection fut construit; c'était un second brise-lames isolé, long de 600 pieds, placé tout près du rivage.

Le brise-lames construit en 1875, qui avait été rongé par les vers, fut détruit au cours d'une tempête en 1891. En 1893 un contrat fut passé pour la reconstruction de ce brise-lames, et les travaux furent terminés en décembre 1894. Le nouveau brise-lames proprement dit a 600 pieds de long et 28 pieds de large au-dessous du niveau des eaux basses; il présente une inclinaison de 1 à 1 à partir d'un point un peu au-dessus de ce niveau jusqu'à six pieds au-dessous du niveau des eaux hautes. A l'extrémité septentrionale la communication fut établie avec le quai à délestage au moyen

d'un nouvel ouvrage de 40 pieds de longueur. Les façades extérieures et les traversines de la substructure sont en bois créosoté; la construction est protégée par des pilotis jointifs et des palissades aussi en bois créosoté. Le reste des pièces, ainsi que la superstructure, sont en bois ordinaire.

Durant l'exercice financier 1896 on fit des réparations à la façade du quai de délestage sur une longueur de 183 pieds. Le taret y avait rongé le pilotis à joints clos. Cette construction n'étant fondée que dans une profondeur de quatorze pieds et demi à mer basse, ne satisfaisait pas aux demandes du commerce, car les navires ne pouvaient y accoster pour prendre leur cargaison de bois. Il faut au moins que la profondeur aux quais soit de 19 pieds à Shédiac. Dans le but d'atteindre cette profondeur (quatre pieds et demi au-dessous de la fondation du caisson) on construisit une nouvelle superstructure dont la facade était appuyée sur des pilotis, préparés à la créosote, enfoncés au-dessous du niveau du dragage. Dans le corps de la construction le pilotis était en bois dur ordinaire non préparé à la créosote. La façade contigüe du quai du chemin de fer subit actuellement les mêmes changements sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, de sorte qu'une profondeur uniforme de 19 pieds à mer basse sur une étendue plus grande permettra aux steamers d'un fort tirant d'eau d'y accoster. La nouvelle superstructure d'une largeur de 20 pieds au sommet, et d'une hauteur de 8, est garnie des parements en bois carré, et est solidement liée au pilotis courts enfoncés dans le lest que les navires ont jeté en arrière du caisson.

En 1896, le coffrage du quai ayant été rongé par les vers, des réparations ont été entreprises sur une étendue de 183 pieds.

Afin de protéger l'ouvrage toute sa façade a été lambrissée de bois créosoté.

Le montant total dépensé durant l'année fiscale de 1897-98 a été de $80,567.07, dont $77,284.45 doivent être imputés au compte de la construction et amélioration, et $3,281.62 au compte des réparations. Il y a en outre la somme de $15,245.99 pour du dragage.

Durant l'exercice de 1898-99 on dépensa la somme de $33 pour cheviller de nouveau 23 défenses qui avaient cédé à la tête de l'ouvrage.

RIVIÈRE SAINT-JEAN ET SES TRIBUTAIRES.

La Rivière Saint-Jean proprement dite, qui a une longueur de 450 milles, prend sa source dans la province de Québec et l'Etat du Maine à un maximum d'altitude d'à peu près 2,158 pieds au-dessus du niveau de la mer. Elle entre dans le Nouveau-Brunswick à son confluent avec le Saint-François, et après avoir parcouru cette province sur une distance de près de 300 milles, (par les comtés de Madawaska, Victoria, Carleton, York, Sunbury, King et Queen), se jette dans la baie de Fundy, à Saint-Jean. Elle reçoit plusieurs tributaires, dont quelques-uns sont très imposants, entre autres, la rivière Saint-François, la rivière Madawaska, la rivière Verte, la Grande-Rivière, la rivière du Saumon, ainsi que les rivières Aroostock, Tobique, de Jemseg (Grand Lac), Washademoak, Belleisle et Kennebeccasis.

Le bassin total de la rivière, de sa source à son embouchure, est d'environ 26,000 milles carrés, superficie presque égale à celle de toute la province du Nouveau-Brunswick; mais un peu plus seulement de la moitie de la province est arrosé par ce cours d'eau. La rivière est considérée comme navigable, pour les navires tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 50 milles à partir de son embouchure; mais on n'a encore aucune donnée certaine sur ce point. On y trouve une profondeur d'un peu moins de 9 pieds à eau basse jusqu'à Frédéricton, à 84 milles de la mer et 6 milles en aval de Springhill, tête de la marée.

Cette rivière présente trois phénomènes remarquables, savoir:—Les Grandes Chutes, les chutes de marée et les crues annuelles. Bien qu'en été le cours d'eau douce, à partir de Woodstock jusqu'à Frédéricton, ait de 600 à 1,000 pieds de large et s'élargisse davantage après avoir atteint le niveau de la marée, l'embouchure proprement dite, ou la gorge, ne mesure que 400 pieds de largeur à eau haute. Ici, à marée basse, le

niveau de l'eau de la rivière est de 11 à 15 pieds de la mer, et comme les marées ordinaires montent de 23 pieds à 27 pieds, le niveau de la mer à eaux hautes est de 8 à 12 pieds plus haut que les eaux de la rivière. Ainsi, il y a deux chutes lors de chaque marée, savoir, une vers l'extérieur et l'autre vers l'intérieur, et les navires ne peuvent passer que lorsque les eaux de l'océan et celles de la rivière sont de niveau, et cela n'a lieu que pendant l'espace d'environ 10 minutes à chaque flux et reflux de la marée. En tout autre temps, le chenal est impraticable ou extrêmement dangereux.

Aux Grandes Chutes, à 223 milles de la mer, la rivière dans toute son volume plonge perpendiculairement de 60 pieds, dans un ravin profond de 250 pieds de large, à peu près semblable à la passe étroite de Saint-Jean. Flanqué sur une distance de près d'un mille de falaises abruptes, le courant s'élance du pied des chutes avec une force excessive, creusant des trous profonds dans le lit rocheux du chenal.

Dans le port de Saint-Jean les grandes marées montent de 26 pieds. Aux quais des steamers qui naviguent sur la rivière, à un mille des chutes, le niveau de la rivière, à l'époque des crues, est de 17 au-dessus de l'extrême eau basse, tandis que, l'été, la rivière n'atteint que trois pieds de hauteur.

A Oromocto, à 73 milles de la mer, où la marée atteint une hauteur de 10 à 12 pouces, la rivière a atteint, au printemps de 1887, un pont de 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. A Andover, à 200 milles de la mer et en amont de la marée, la rivière, à l'époque des crues, monte de plus de 27 pieds au-dessus de son niveau d'été. Par contre les rivières Tobique et Saint-François ne montent que 9 et 6 pieds respectivement. Après la première crue, dûe à la fonte des neiges dans les bassins de la rivière Kennebeccasis, de la baie Belleisle et de la rivière Washademoak, une seconde crue des eaux survient, causée par l'eau de la rivière principale, qui est alimentée par des sources situées plus au nord et où par conséquent la neige est plus lente à fondre.

Le port de Saint-Jean est ouvert toute l'année, mais la rivière est couverte de glace à partir de novembre jusqu'à avril, une période moyenne de 144 jours. Ordinairement, l'eau commence à monter au commencement d'avril; elle atteint son plus grand point d'élévation dans les premiers jours de mai, et se maintient à un haut niveau pendant 2 ou 3 semaines.

La débacle a lieu peu de temps avant l'époque des plus fortes crues. Vers le milieu ou la fin de juillet, l'eau se trouve à son bas niveau d'été, qu'elle conserve pendant 60 à 70 jours, sauf les variations produites par les pluies.

Il se fait sur cette rivière un commerce de transport considérable en fait de houille, céréales et bois de chauffage et de construction.

Il est expédié tous les ans, en moyenne, 135 millions de pieds superficiels de bois. On fait descendre la plupart des billots par les tributaires et le haut de la rivière Frédéricton. On en scie une partie dans la capitale provinciale, et de là le bois, sous forme de planche est expédié directement, surtout aux Etats-Unis, à bord de goélettes de cabotage. Le reste (la plus grande partie) est toué de Frédéricton à Saint-Jean en radeaux, ce qui exige un grand nombre de remorqueurs.

La rivière peut se diviser en trois sections:

1° De Saint-Jean à Frédéricton, distance de 84 milles, section navigable pour les steamers et les voiliers exigeant 11 pieds d'eau, à marée basse. Principaux obstacles: les bancs d'Oromocto qui ont un peu plus d'un mille et demi de longueur et qui donnent à l'heure qu'il est un peu moins de 9 pieds à eau basse.

2° De Frédéricton à Woodstock, distance d'environ 65 milles, section navigable pour les navires exigeant trois pieds et demi d'eau, à marée basse. Les obstacles à la navigation sur cette section, en sus des cailloux que l'on rencontre en quelques endroits, sont des hauts-fonds formés de gravier ou de pierres. Les principales barres sont celles de Springhill et de l'Ile à l'Ours, tandis que les barres de Knapp, de Perley, de Coac, de Nackawick, de Meductic, de Belvisor, de Moore, de Bett, de Dibble et de Bedell constituent, à ce qu'on dit, des obstacles de peu d'importance. Après s'être divisée, en amont de Springhill, en deux chenaux principaux, et s'être élargie de 350

verges à un mille et demi, la rivière devient parsemée d'îlots et de hauts-fonds. Deux hauts-fonds de gravier, connus sous les noms de barres de Russell et de la Chapelle, ont une longueur totale d'un demi-mille. A l'île à l'Ours, 25 milles en amont de Frédéricton, par suite d'une autre division de la rivière en trois chenaux d'une largeur totale de 600 verges, il s'est formé un haut-fond de gravier et de pierre de 4,000 pieds de long et ne donnant que 21 pouces d'eau à marée basse; puis les chenaux se réunissent, et la rivière n'a que 250 verges de largeur.

3° Le haut de la rivière comprend, avec les tributaires, toute la partie du cours d'eau en amont de Woodstock. Il ne passe maintenant dans cette section que des trains de bois.

Sur quelques-uns des tributaires où les chemins de fer ne se rendent point, l'approvisionnement des chantiers de bois se fait au moyen de bateaux remorqueurs pour lesquels il faut creuser un chenal et construire un sentier de halage.

RIVIÈRE SAINT-JEAN—NAVIGATION PENDANT LA MARÉE.

Durant l'année de 1898-99 des certificats pour paiement des sommes suivantes, comme subvention au quai du gouvernement provincial, ont été donnés à Cole's Island, dans le comté de Queen, à la tête de la navigation de Washademoak; ce quai à haut et bas niveau, a 135 pieds de long et baigne dans six pieds d'eau à marée basse, $388.50.

A la partie du quai de Thompson baignant dans les hautes eaux de Hampstead, comté de Queen, sur le cours principal de la rivière Saint-Jean, à environ 33 milles de Saint-Jean, $76.10. Ce quai a 35 pieds de long et baigne dans six pieds d'eau aux marées basses.

A Oromocto, comté de Sunbury, à douze milles en bas de Frédéricton, $208.23.

Au quai de Sewell, sur le cours principal de la rivière; il a 54 pieds de longueur et baigne dans quatre pieds d'eau à marée basse, à neuf milles en aval de Frédéricton, $276.50.

Au quai de Gerow, qui a cinquante pieds de longueur et baigne dans 5 pieds d'eau à marée basse, à trois milles du quai de Thompson, comté de Sunbury, $341.25.

Au quai de Newcastle, 57 pieds de longueur, sur le grand lac dans le comté de Queen, $340.20.

Au quai de McGowan, dans le comté de Sunbury, $161.09; à l'endroit où ce quai baigne dans les plus hautes eaux, et $284.18 à l'endroit des plus basses eaux. La façade de cet ouvrage est de 85 pieds de longueur.

LA RIVIÈRE SAINT-JEAN—RIVIÈRE TOBIQUE.

Le havre de la Tobique, pour les dragueurs, a été amélioré en amont de Plaster Rocks, qui est le terminus du chemin de fer de la vallée de Tobique.

Ces améliorations ont consisté dans le creusage de chenaux de trente à quarante pieds de largeur sur 8,800 pieds de longueur en total.

Ces chenaux ont été creusés à travers 36 barres de sable; à Forks un barrage de 143 pieds de longueur sur deux et demi à six pieds de hauteur et de dix à vingt-quatre pieds de large à sa base, commencé l'année précédente, a été terminé. Le barrage consiste en cinq rangées de poteaux d'épinette de six à huit pouces chacun et au nombre de 220 en tout; et plantés à trois pieds de distance de chacun à travers un ouvrage en fascines de 1 pied d'épaisseur recouvert d'environ 275 verges cubes de pierres.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1899, on dépensa la somme de $527.70 dans les améliorations mentionnées, et le montant total dépensé durant le dernier exercice sur la rivière Saint-Jean et ses tributaires a été la somme de $1,065.98.

GOULET DE SHIPPEGAN.

A 56 milles à l'est de Bathurst et à 2 milles de Shippegan, une station de chemin de fer de Caraquet, se trouve le Goulet de Shippegan, qui est un passage pour les

bateaux pêcheurs entre la Baie-des-Chaleurs et le Golfe Saint-Laurent entre l'Ile Shippegan et la terre ferme. Sauf le haut fond on peut obtenir deux brasses de profondeur tout le long du chenal. L'obstacle se trouve à l'extrémité sud du détroit et consiste en un banc formé par ce qui se détache du rivage, banc large de 800 verges sur lequel l'eau n'avait que 3¼ pieds, mais depuis la construction des ouvrages il y a, à marée basse, près de 6½ pieds d'eau équivalent à 12-3 pieds d'eau aux grandes marées.

Aux bateaux de pêche de Shippegan, de Caraquette et des autres partie de la Baie-des-Chaleurs, l'accès au golfe par le Goulet de Shippegan est d'importance primordiale; c'est le moyen d'éviter un long et périlleux voyage autour de la Pointe Miscou, et en outre d'épargner deux jours par semaine en allant aux bancs d'huîtres et au retour.

L'embouchure du Goulet (à 16 milles au nord de Tracadie et à la même distance à peu près de Caraquette) est bordée de bancs de sable au-dessus du niveau des eaux; ce sable semble reposer sur une couche plus épaisse de galets.

Les ouvrages construits à Shippegan ont pour but de conserver et de creuser le chenal entre les deux bancs de sable par où les bateaux de pêche ont accès et trouvent un refuge dans le port de Shippegan. La profondeur du chenal est préservée par le mouvement des marées, d'où il suit qu'il est de première importance qu'il n'y ait pas d'autre issue que le chenal navigable.

De 1875 à 1889-90, les travaux furent limités au côté est et comprirent un barrage long de 890 pieds en fascines, en pierres et en pieux, construit pour boucher un brèche dans le banc de sable, et des ouvrages de protection comprenant la jetée, d'une longueur totale de 1,220 pieds dont un tiers est en coffrage, tandis que le reste est construit comme le barrage.

En octobre 1879, une tempête, accompagnée de marées extraordinaires et sérieuses, endommagèrent la jetée. La partie non-terminée, de 500 pieds de longueur de la jetée, a été détruite, et un dommage considérable a été causé à la partie intérieure. En 1880-81, et de nouveau en 1883, on répara le quai, on le haussa, et on le solida. En 1883, la jetée a été réparée et prolongée de 120 pieds. Des réparations générales ont été faites de nouveau en 1883 et 1884, et aussi en 1886-87 alors qu'on construisit une addition de 50 pieds.

En 1892-93, et aussi durant l'année suivante, les réparations ont été continuées. large. A venir en 1892, un seul quai avait été construit de sorte que aucune amélioration appréciable à la jetée de Goulet avait été faite. Mais en 1892 une pile de 1,104 pieds de longueur et lestée de pierres a été construite à une pointe à l'ouest de la plage. En même temps on a reconstruit 137 pieds de l'ouvrage fait en 1875.

En 1892-93 et aussi durant l'année suivante, les réparations ont été continuées. En 1897-98, on commença des réparations générales à tous les travaux, et des efforts ont été faits pour élever la plage de manière à empêcher la mer de la couvrir et aussi de prévenir sa détérioration par les forts vents.

La jetée de l'ouest longue de 1,104 pieds est composée de chevalets placés de 10 pieds en 10 pieds, avec des moises qui assujétissent les pilotis posées à joints clos.

L'intérieur en est rempli de couches superposées de fascines et de pierre. Entre l'éperon en coffrage du brise-lames de l'est ou tête de la jetée et la tête de la jetée occidentale, distance de 718 pieds, le courant causé par le retrécissement a suffi pour donner une profondeur d'eau additionnelle de trois pieds presque sur tout le parcours.

La mer ayant causé trois brèches différentes à la jetée de l'est, la tête de la jetée occidentale ayant été endommagée et le banc du côté ouest ayant vu les vents l'abaisser tellement que le chenal était en danger (par la diminution du courant), des réparations considérables furent commencées en septembre 1897. Cette année les brèches faites du côté est du goulet furent en partie bouchées par du coffrage et des pieux sur un espace de 210 pieds, et furent complètement bouchées sur un espace de 134 pieds par des ouvrages nécessitant pour ainsi dire la reconstruction de la jetée. L'angle est de la tête de la jetée fut protégé par un pilotis; le coffrage fut renforcé au moyen de pieux et de moises; le barrage du banc de l'est fut réparé sur une distance de 452 pieds

et un tablier de 375 pieds de longueur posé pour boucher les voies d'eau. Partie des travaux faits du côté est fut nécessitée par les tempêtes déchaînées en novembre 1897.

Du côté ouest 10 rangs de pieux furent enfoncés autour de la tête de la jetée qui fut elle-même lestée de nouveau avec des fascines et des pierres à une profondeur de cinq pieds. Afin d'empêcher la formation d'un faux chenal à travers la plage de l'est, il devint nécessaire d'élever la plage et de n'y laisser qu'une voie simple pour les voitures. Un chemin incliné de 12 pieds de large et 60 pieds de long, s'élevant de 2½ à 3 pieds au-dessus du rivage, y fut construit et protégé par des fascines. Quatre haies de 155 pieds en tout furent élevées de chaque côté des dunes de sable pour obliger les voitures de passer sur cette voie. Une brèche près de ce chemin fut remplie avec des fascines et pieux sur une longueur de 45 pieds, 13 pieds de large et 4 pieds de haut. Près de l'établissement de pêche de Fruing et Cie, une brèche du côté du havre a été fermée avec 24 chevalets de pilotis placés à tous les 5 pieds et remplis de fascines et pierres. Une autre longueur de 119 pieds a été remplie avec des fascines et pierre seulement.

Une ouverture, d'une longueur originaire de 50 pieds, près de l'extrémité intérieure de la jetée de l'est, a été fermée au moyen de fascines et de pierres et de 22 pilotis renforcés par des moises; le tout sur une longueur de 63 pieds. Une brèche, dans l'ancien ouvrage, de 22 pieds de longueur, a aussi été remplie.

A 325 pieds de la tête de la jetée de l'est, une brèche de 62 pieds de longueur sur quatorze pieds de large, a été fermée par un ouvrage en pilotis avec fascines et pierres. Immédiatement après, une autre brèche de 70 pieds a été fermée par un caisson en coffrage de 45 pieds de longueur et en fascines de longueur égale sur trente-trois pieds et demi de large. Du côté ouest du galet soixante-deux pieux, long de 26 pieds, ont été enfoncés à la tête de la jetée et sur une longueur de 180 pieds. Tout l'ouvrage a été rempli de nouveau de pierres et de fascines. A l'extrémité de la jetée de l'ouest de cette rive un plancher a été posé.

Afin d'élever la crête de la plage de l'ouest et d'empêcher la mer de faire d'autres brèches, un ouvrage de protection en fascines de 1,669 pieds de long a été construit avec des éprons de chaque côté, placés. A 150 pieds de l'extrémité ouest de cet ouvrage de protection une brèche dans les dunes de sable a été fermée avec des pieux et fascines sur une longueur de 45 pieds, 17½ pieds de large et 4½ pieds de haut.

Le montant total dépensé à Shippegan à venir au 30 juin 1898, a été $66,512.91, dont $63,712.91 doivent être imputés au compte de la construction et améliorations, et $2,800 au compte des réparations, dont une somme additionnelle de $4,496.72 a été appliquée aux travaux exécutés durant l'année fiscale 1898-99.

DEUX-RIVIÈRES. (TWO RIVERS).

Deux-Rivières est une petite anse de la baie de Chignecto, sur la rive du comté d'Albert, à environ six milles de Anderson's Hollow et à la même distance de Harvey. Le quai est à sec à mer basse, il y a 4 pieds d'eau à mer haute.

En vertu d'un contrat en date du 6 avril 1898, la construction d'un quai destiné à faciliter le chargement des produits agricoles a été commercée le 25 du mois suivant. L'ouvrage comprend une tête de jetée, de 4$ x 35 pieds, reliée par des traverses s'étendant au-dessus d'une ouverture de 20 pieds, à une pile sur la rive, large de 40 pieds et d'une longueur moyenne de 56 pieds, le tout en coffrage de bois rond, à laquelle une rampe longue de 35 pieds donnera accès. L'ouvrage a été terminé en décembre 1898 et coûta en tout $2,237.21. Une somme additionnelle de $356.98 a été dépensée pour améliorer le lit de la rivière près du quai, pour permettre aux vaisseaux de s'y échouer. On a aussi enlevé des cailloux de l'entrée de la baie. En 1898-99, le montant dépensé a été de $2,151.37.

PROVINCE DE QUEBEC.

ANSE À BEAUFILS.

L'anse à Beaufils est un petit établissement de pêche du comté de Gaspé, dans le golfe Saint-Laurent, à six milles au sud de Percé. Les grandes mers montent de 5½ pieds, les petites mers de 3 pieds. En travers de l'entrée de la rivière Anse à Beaufils qui baigne l'établissement, un barrage s'est formé par l'accumulation du sable. Ce barrage enclôt un petit bassin qui sert de port de refuge aux bateaux des pêcheurs pendant la tempête. Pendant une courte période de temps, au printemps, l'entrée est libre par le courant de la rivière, mais sitôt que cesse la crue des eaux, l'entrée est obstruée et les pêcheurs doivent hâler leurs embarcations dans le bassin pardessus la batture.

Le parlement durant la session de 1897, vota un montant de $1,600 pour la construction d'un mur de soutènement depuis l'eau profonde du golfe jusqu'à l'eau profonde du bassin, et pour le creusement, par travail manuel, d'un chenal au travers de la batture, le long de la façade méridionale du mur. Par suite des délais apportés dans la fourniture des matériaux, rien ne se fit cependant; la seule dépense encourue étant un montant de $577.31 employé à l'achat du bois, du fer et des outils.

Durant l'année fiscale, les travaux, pour lesquels des matériaux ont été achetés en 1898, ont été terminés. Le mur de retention a une longeur de 270 pieds, sur 10 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 10 pieds. Les travaux ont été exécutés à la journée au prix de $943.02. Le montant total dépensé dans cet ouvrage a été de $1,520.33.

ANSE AUX GASCONS.

Le village de l'Anse-aux-Gascons, comté de Bonaventre, se trouve sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, dans la municipalité de Port-Daniel-Est, à sept milles à l'est de Port-Daniel et à 42 milles à l'oust de Percé. Les grandes mers montent de 6 pieds, les petites mers de 3 pieds. L'endroit est considéré comme l'une des meilleures stations de pêche de la Baie des Chaleurs; la flottille comprenant plus de 60 embarcations en été et plus de cent en automne. La prise de la morue est en moyenne de 4,000 à 5,000 quintaux chaque saison sans compter de fortes quantités de saumons et de homards. La baie est complètement ouverte aux tempêtes du midi contre lesquelles elle n'offre aucune protection. Afin d'entourer et de protéger une étendue suffisante d'eau de profondeur convenable à marée très basse pour les plus grandes embarcations de pêche et pour les vaisseaux marchands d'un moyen tirant d'eau, le parlement durant la session de 1897 vota un montant de $5,000 pour la construction d'un brise-lames, long de 400 pieds et large de 20 pieds. Le ministère demanda des soumissions pour ces travaux et le 1er février 1898, l'entreprise fut donnée pour la somme totale de $11,494. Les travaux étaient en bonne voie d'exécution à la fin de l'exercice 1898 alors qu'un montant de $5,000 avait été dépensé.

Durant l'exercice, les travaux commencés en 1898, ont été terminés.

Le brise-lames a 24 pieds de largeur à sa base, et 20 pieds à son sommet, sa hauteur est de 23 pieds et 10 pouces. Il est construit en caissons à parements jointifs, lambrissé à son extrémité extérieure et sur la façade du large et sur une longueur de 10 pieds au coin de la façade intérieure avec du bois dur de cinq pouces. Sa longueur, y compris une extension de 36-6 pieds, non comprise dans le contrat, est de 436 pieds et 6 pouces. Le montant total dépensé dans cette construction est de $10,047.57.

ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint-Jean est située sur la rive sud-ouest de la rivière Saguenay, à 25 milles en amont de son embouchure.

La paroisse renferme, outre l'église et le bureau de poste, plusieurs magasins, des fromageries, une scierie et un moulin à farine. Population, environ 1,000 âmes.

Durant l'exercice 1897-98, une communication télégraphique sera établie entre cet endroit et Saint-Alexis, station sur l'un des embranchements (celui du Saguenay) de la ligne de télégraphe principale de l'Etat dans le bas du Saint-Laurent, et un bureau sera ouvert ici.

La jetée-débarcadère de cet endroit a 366 pieds de longueur, 26 pieds de largeur (sauf la pile de tête, qui mesure 50 pieds de largeur le long de la façade donnant sur le chenal, sur 40 pieds de longueur) et 33 pieds de hauteur. A marée basse, grandes mers ordinaires, il y a une profondeur de 7½ pieds d'eau à l'extrémité extérieure de la jetée.

Les grandes mers montent de 17 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

Durant l'exercice, on a construit du côté est de la jetée un débarcadère incliné de 75 pieds de longueur à sa base, de 25 pieds de largeur à sa base et de 14 pieds de largeur à son sommet; ce débarcadère a été solidement lesté de pierres. Le plancher du quai sur une longueur de 200 pieds, a été renouvelé. Les travaux ont été faits à la journée au coût de $1,000.27.

BAIE SAINT-PAUL.

Le village de la Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix, population d'environ 1,400 âmes, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à soixante milles à l'est de Québec. Il est bâti sur les deux bords de la rivière du Gouffre qui se décharge dans une baie profonde d'un mille et quart et large de trois milles à son entrée. La baie est à sec à marée basse, si ce n'est quelques petits chenaux. Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites mers de 13 pieds.

En 1874-75 une pile isolée longue de 200 pieds et large de 25 pieds, avec une tête longue de 60 pieds et large de 50 pieds a été construite dans une profondeur de 12 pieds d'eau à marée basse, grandes mers du côté occidental de la jetée à une distance de 3,000 pieds de la plage à marée haute et de 500 pieds à marée basse. Cette pile a été construite pour l'accommodation des phares flottants quand on les place dans le Saint-Laurent et quand on les ramène et elle sert aussi d'embarcadère pour les vapeurs. Mais n'étant pas reliée à la plage l'accommodation qu'elle offre aux passagers et aux cargaisons est si faible que le ministère a résolu de construire un embarcadère à l'est de la baie, au Cap aux Corbeaux, a trois milles du village.

Construction.—Pendant l'hiver de 1881-82, le bois nécessaire à la construction projetée fut acheté et la construction fut terminée en 1882 au coût total de $35,933.71. Elle avait alors 712 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et sa tête baignait dans sept pieds d'eau à marée basse, grandes mers. En 1887, un remblai de terre et un abord en coffrage ont été construits au coût total de $1,170.60 pour relier l'extrémité donnant sur le rivage au chemin construit par la municipalité. Cependant, vu la profondeur insuffisante de l'eau à l'extrémité du large, la jetée n'a pas pu servir aux bateaux à vapeur, et les passagers et les marchandises furent encore débarqués sur la pile isolée d'où il fallut les transporter à terre dans des bateaux à rames ou sur des radeaux. C'est pourquoi il fut résolu, en 1888, de la prolonger d'année en année jusqu'à une profondeur de 14 pieds à marée basse, grandes mers. Dans ce but, quatre annexes d'une longueur totale de 354 pieds et de 30 pieds de largeur furent construites à l'entreprise au coût total de $24,512.84 y compris les frais de surveillance. La première annexe—longueur de 60 pieds—a été construite en 1889 au coût de $4,867.92; la deuxième, longue de 94 pieds, construite en 1890 et 1891 a coûté $7,327.13; la troisième de 100

pieds, contruite en 1893, a coûté $6,372.79; et la quatrième, longue aussi de 100 pieds, construite en 1895, a coûté $5,945. La profondeur de l'eau à la tête de la jetée à marée basse, grandes mers, a en conséquence augmenté de sept pieds qu'elle était en 1885 à huit pieds en 1889, à neuf pieds en 1891, à 10½ pieds en 1893 et à 11½ pieds en 1895. La jetée a maintenant 1,066 pieds de longueur, 30 pieds de largeur d'un bout à l'autre et 37 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Son sommet dépasse de 5½ pieds le niveau des eaux à marée haute, grandes mers. Elle est toute construite en coffrage à joints clos et remplie de pierres comme lest. Les pièces de parement ont 12″ x 12″ et les traverses et les longrines sont en bois rond d'au moins 14 pouces de diamètre à l'extrémité la moins large.

Pour atteindre la profondeur projetée de 14 pieds à marée basse, grandes mers, et pour compléter la jetée suivant le plan adopté en 1888, une nouvelle annexe, longue de 145 pieds et 50 pieds de large, a été construite à l'entreprise par MM. Viau, Lachance et Hamel, dans l'automne de 1898, pour la somme de $12,500. A la fin du dernier exercice financier un montant de $4,227.41 avaient été payé aux entrepreneurs. Les plans et devis ont été préparés pour l'exécution de ces travaux qui formeront la tête de la jetée,—une partie du montant requis a été voté par le parlement à la dernière session—et des soumissions seront demandées pour ces travaux.

Réparations.—En 1886 quelques menues réparations au montant de $82.16 ont été faites, et en 1888 un montant additionnel de $35.66 a été dépensé. En 1893, le dégel et les pluies du printemps ont causé un éboulis considérable qui bloqua complètement le chemin menant à la jetée sur une distance de 200 pieds. Un autre abord a, en conséquence, été construit à quelque distance de celui bâti en 1887 afin que, s'il se produit un nouvel éboulis, ce qui est très probable, le nouvel abord ne soit pas obstrué. Ce dernier long de 260 pieds, large de 5 pieds et d'une hauteur moyenne de neuf pieds, a été construit en coffrage comblé de pierre et de gravier au coût total de $898.47.

En novembre 1893, un montant de $124.27 a été employé au renouvellement de 234 madriers du tablier de l'ancienne partie du quai.

En 1895 de menues réparations générales ont été faites pour un montant de $379.77. En novembre 1896, l'abord construit en 1893 fut exhaussé de 2½ pieds sur toute sa longueur qui est de 260 pieds; 18 toises d'empierrement y furent placées et il fut recouvert de madriers de 3 pouces. Trente défenses furent placées sur la façade du large pour renforcer les ouvrages. Partie du plancher de la jetée a aussi été renouvelée, 300 madriers servant à cette fin. Ces réparations ont été faites à la journée au prix de $900.42.

Pendant le dernier exercice, 1897-98, le remblai de terre formant partie de l'abord construit en 1893 a été balayé par la vague et le remblai a été rebâti en coffrage comblé de pierre sur une longueur de 100 pieds. La largeur du nouvel ouvrage est de 15 pieds et sa hauteur moyenne de 10 pieds. Deux rangs de pièces de parement et de traversines à l'extrémité de la jetée donnant sur la plage ont été renouvelés sur une longueur de 550 pieds, et de nouvelles longrines, un nouveau plancher et de nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés. Des pièces de bois de 12″ x 12″ sur la façade occidentale de la structure, à l'extrémité du large, qui avait été brisées par les glaces, ont été renouvelées et cette façade a été lambrissée avec des madriers d'érable épais de 6 pouces et longs de 15 pieds, sur une distance de 200 pieds.

Les travaux ont été faits à la journée, pendant les mois de juillet et d'août au prix de $3,505.75.

Durant l'exercice, l'extrémité du large de la jetée terminée en 1885, et les quatre extensions subséquentes, qui avaient toutes cédé d'environ quatre pieds, ont été haussées à leur ancien niveau sur une longueur de 600 pieds; on a aussi renouvelé en partie le plancher, les poteaux d'amarrage et le chevillage. On a réparé les deux débarcadères du côté est, que la glace avait endommagés. Six toises de lest aditionnel en pierre ont été mises dans le quai. L'ouvrage a été fait à la journée, au coût

de $3,036.56. Le montant total dépensé dans cet ouvrage est de $74,180.24, reparti comme suit:—

Construction	$65,844 56
Réparations	8,963 09
Total	$74,807 65

BEAUPORT.

Le village de Beauport, dans le comté de Québec, se trouve à l'embouchure de la rivière du même nom sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à deux milles en aval de la cité de Québec. Il contient deux grands moulins à farine et à grains, des manufactures de clous, d'allumettes, de meules, de ciment, de chaux et de coton, et la pierre à bâtir de l'endroit dont il y a des carrières très étendues est en grande faveur, de grandes quantités de cette pierre étant expédiées chaque année. Les grandes mers montent de 21 pieds, les petites mers de 13 pieds. A marée basse, grandes mers, l'eau du Saint-Laurent s'éloigne d'environ 3,700 pieds de l'embouchure de la rivière Beauport. En 1888 le ministère acquit de M. Edouard Caron, au prix de $800, un quai de 200 pieds, large de 25 pieds et haut de 8 pieds à l'extrémité du large et situé sur la rive occidentale à l'embouchure de la rivière Beauport. Les conditions de cette vente portaient que le vendeur réparerait complètement le quai et l'exhausserait de trois pieds. L'ouvrage fut terminé en 1890 à la satisfaction du ministère et le montant payé, y compris les frais de justice, a été de $932.07. Le quai avait alors 11 pieds de hauteur à l'extrémité du large qui reposait dans 10.80 pieds d'eau à marée haute, grandes mers. En 1890, le remplage du quai avec du lest de pierre a été terminé et son abord a été exhaussé au coût de $300. Afin de donner plus d'accommodation aux chargements, une annexe en coffrage à joints clos, longue de 121 pieds et large de 30 pieds fut ajoutée à l'ancienne construction pendant le dernier exercice, au coût total de $3,352.58. Le nouvel ouvrage a 14 pieds de hauteur sur la moitié de sa largeur et de sept à neuf pieds sur l'autre moitié. La fondation de ce quai est à 5 pieds au-dessous du niveau de la plage afin de permettre de draguer le long de sa façade si cela devenait nécessaire.

Durant l'exercice financier $3,998.62 ont été rdépensés pour prolonger la jetée jusqu'à l'embouchure de la rivière Beauport. L'ancien quai a été exhaussé de 16 pouces et agrandi de façon à donner une surface de quaiage de 20,800 pieds corrés. Le bois employé durant le dernier exercice a été du cèdre, de l'épinette rouge et du pin blanc. Tout l'ouvrage est lambrissé de madrier de pin blanc ou d'épinette rouge. Le montant total dépensé jusqu'à ce jour est de $8,583.27.

BELŒIL (JETÉES DE PROTECTION).

Belœil, village du comté de Verchères, a un bureau de poste, et se trouve du côté nord de la rivière Richelieu; c'est une station du chemin de fer du Grand Tronc à 21 milles au nord-est de Montréal. Le village renferme un bureau des messageries, un magasin, deux hôtels, un moulin à scie et les usines de la Compagnie de Poudre de Hamilton. Sa population est de 400 âmes. La rivière Richelieu sort du lac Champlain à son extrémité nord et après un parcours de 80 miles se jette dans le Saint-Laurent à Sorel. Elle est plus large au commencement de son parcours qu'à la fin et vers le centre elle forme le bassin de Chambly. La rivière Richelieu forme une importante section de la navigation entre le Saint-Laurent et la rivière Hudson.

Au sud du pont du chemin de fer du Grand Tronc qui franchit la rivière à Belœil, le gouvernement a construit un grand nombre de piles et d'estacades des deux côtés du chenal pour faciliter le passage des vapeurs et des barges qui descendent le courant rapide de la rivière et qui franchissent l'étroit passage du pont-levis pour les empêcher

d'être emportés sur les hauts-fonds. Il y a huit piles en tout, ou quatre de chaque côté du chenal à des distances de 80 à 100 pieds l'une de l'autre.

De 1885 à 1888, de menues réparations ont été faites aux estacades au prix de $353.43. En 1890-91 trois de ces jetées ont été reconstruites depuis le niveau de l'eau et de menues réparations ont été faites aux estacades au coût de $1,500.35. En 1891-92, deux autres jetées ont été reconstruites depuis la ligne du niveau au coût de $1,193.38. En 1895-96, de menues réparations ont été faites aux estacades au coût de $144.79.

En 1896-97, il fut découvert que les piles du c!té occidental de la rivière,—au nombre de quatre—construites il y a plusieurs années, étaient en si mauvais état qu'il était impossible de les réparer convenablement, et la construction d'une nouvelle ligne de piles de protection fut résolue. Il fut décidé de bâtir un solide coffrage depuis la culée du pont du Grand Tronc en montant, en suivant une courbe de quinze degrés (ce qui est à peu près la configuration de la rive) sur une distance de 337 pieds, d'enlever les quatre anciennes piles et les estacades et de draguer un chenal plus large pour donner un libre pasage aux bateaux. Durant l'année du dragage a été fait pour un montant de $730.45 et un montant de $2,470.12 a été employé à l'acquisition de la pierre, du fer, etc., requis dans la construction du coffrage. En 1897-98, un montant de $5,974.28 a été employé à bâtir le coffrage jusqu'à la hauteur de quinze pieds. L'ouvrage, terminé en 1898-99, a 337 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur.

Le montant entier dépensé pour le chenal depuis 1885 est de $17,563.19, comme suit:—

Réparations et reconstruction des poteaux d'amarrage ..	$ 3,191 95
Construction du mur en coffrage	14,371 24
Total	$17,563 19

Les travaux de 1898-99 ont été faits à la journée et ont coûté $5,496.39. Le coffrage, commencé en 1897-98, a été terminé durant l'exercice; à son extrémité extérieure, on a ajouté un brise-glacés et on a commencé à remplir de pierres l'espace compris entre la jetée de protection et la rive.

BERTHIER (en bas).

Le village de Berthier, comté de Montmagny, est situé sur la rive méridionale du Saint-Laurent, à 24½ milles en bas de Québec. Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites mers de 13 pieds.

Construction.—Un débarcadère a été terminé à cet endroit en 1853 pour un montant total de $37,724.14 et un montant de $1,760 a été employé en réparations jusqu'à 30 juin 1867. La jetée, construite de coffrage lesté de pierre, avait 466 pieds de longueur, une largeur uniforme de 32 pieds, à l'exception des 57 pieds de l'extrémité du large qui avaient 60 pieds de largeur et 34 pieds de hauteur au bout, où il y a de 6 à 11 pieds d'eau à marée bass, grandes mers. En 1883, un montant fut voté pour la construction d'une annexe longue de 100 pieds et large de 30 pieds avec un bras long de 80 pieds et large de 30 pieds, reposant dans une profondeur d'eau de 14 pieds à marée basse, grandes mers. Cette construction fut donnée à l'entreprise et terminée en 1886 pour un montant total de $11,310.39.

Réparations.—En 1877-78 la jetée fut complètement réparée, des madriers de la façade et des traverses vermoulus furent renouvelés et tout le chemin fut recouvert de madriers pour empêcher la pierraille qui le formait d'être emportée par les grosses mers qui souvent s'élançaient pardessus la jetée. Le total des dépenses pour réparations à cet ouvrage a été de $9,024.15 depuis la Confédération. Cependant, vu la vétusté de la principale partie de la construction des réparations constantes ont été nécessaires, et à venir à 1896, un montant additionnel de $3,656.40 a été dépensé pour renouveler cer-

taines parties du tablier, les pièces de couronnement, le lambrissage des angles et les parties mobiles et pour reconstruire le plan incliné mobile qui avait été brisé dans l'automne de 1889.

En 1898-99 le tablier a été renouvelé en partie et 250 madriers servirent à cet usage. Les réparations furent faites au mois d'août et coûtèrent $98.15 en tout.

Durant le dernier exercice des réparations générales ont été faites. Les deux derniers rangs de parements furent renouvelés sur une longueur de 125 pieds, à l'extrémité du large. Le plancher sur une longueur de 75 pieds, les soliveaux supportant le plan incliné mobile et 175 pieds du couronnement furent renouvelés. On a aussi remis en place le débarcadère mobile que la glace avait dérangé et brisé durant l'hiver précédent. Le montant dépensé a été de $385.07.

La somme totale dépensée à Berthier en bas, s'élève à $63,957.04, répartie comme suit:

Construction et réparation avant la Confédération	$39,484 14
Construction et réparations depuis la Confédération	11,310 39
Réparations	13,163 51
Total	$63,957 04

LE BIC.

Le Bic est un village important et une place d'eau du comté de Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent à 170 milles en bas de Québec. Il contient un grand nombre de moulins à farines, à scie et à carder et deux fromageries. Les grandes mers montent de 16 pieds, les petites mers 11 pieds.

Construction.—En 1884, il fut résolu de construire un débarcadère pour l'accommodation du commerce local du village qui est considérable. Les travaux furent faits à la journée et furent terminés en 1887 au prix total de $15,931.08. Le débarcadère se trouve à l'est d'un groupe d'îlots à l'embouchure de la rivière Bic; il a en tout 1,120 pieds de longueur, une largeur uniforme de 20 pieds, à l'exception des 85 pieds sur le large qui ont 30 pieds de largeur, et 15 pieds de hauteur au bout où il y a 12 pieds à marée haute, lors des grandes mers, et qui est à sec à marée basse lors des grandes et des petites mers. Il se compose de 22 caissons placés à 25 pieds de distance et reliés ensemble par des plateformes. Le caisson voisin du rivage a 35 pieds de longueur, 20 pieds de largeur; les deux caissons du large qui forment la tête de la jetée ont 30 pieds carrés et les dix-neuf autres ont 25 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. Un passage large de 50 pieds a été ménagé entre le deuxième et le troisième caissons à compter du rivage afin de ne pas obstruer un chenal secondaire de la rivière. Les caissons sont solidement construits en coffrage à joints clos de pièces de bois de 12 x 12 pouces et ils sont comblés de pierre.

Réparations.—De menues réparations ont été faites à la construction en 1894 pour un montant de $197.50 et en 1896 un nouveau montant de $587.22 a été employé à renouveler des parties du tablier, les pièces de couronnement et des longrines vermoulues. Pendant le dernier exercice on a renouvelé avec des madriers d'épinette de 3 pouces 16,215 pieds carrés du tablier qui a une surface totale de 22,952 pieds carrés, et aussi 1,500 pieds de pièces de couronnement. Les longrines ont été exhaussées et renforcées au besoin par la pose de poteaux perpendiculaires sous elles, et un caisson long de neuf pieds, large de 20 pieds et haut de six pieds, avec poteaux verticaux pour supporter le plancher, a été construit au centre du passage de 50 pieds laissé primitivement à l'extrémité de la construction donnant sur le rivage. Ces réparations ont été faites à la journée pour un montant de $1,248.85.

Durant l'exercice, on a dépensé $90.91 pour réparations diverses au quai du Bic.

Les dépenses totales encourues dans cette localité ont été de $18,061.76, réparties comme suit:

Construction	$15,931 08
Réparations	2,130 08
Total	$18,061 76

CACOUNA.

Cacouna, l'une des places d'été favorites au Canada, est un important village du comté de Témiscouata, sur la rive méridionale du Saint-Laurent, à 120 milles en aval de Québec. Les grandes mers y montent de 19½ pieds, les petites mers de 9½ pieds.

Pour faciliter le trafic du village et des localités avoisinantes, le ministère résolut en 1891 de commencer la construction d'un quai à partir de Indian Point et de le prolonger chaque année de manière à atteindre une profondeur d'environ 13 pieds d'eau, lors des grandes mers, à marée haute. Pour fournir plus rapidement l'accommodation voulue, la construction du débarcadère fut commencée à la journée, pendant cette même année, à l'extrémité du large par l'érection d'une pile isolée longue de 103 pieds, large de 24 pieds au sommet et de 27 pieds à la base et de 17 pieds 3 pouces et de 16½ pieds de hauteur respectivement aux deux extrémités.

L'ouvrage construit de coffrage non jointif en bois de charpente de 12 x 12 pouces et lambrissé de tous côtés avec des madriers de 3 pouces en épinette fut terminé en 1894 et coûta $6,828.03. La tête repose dans 12 pieds 9 pouces d'eau à marée haute, grandes mers, et se trouve au milieu des niveaux des eaux hautes et des eaux basses lors des grandes mers, à environ 875 pieds de distance de la ligne qu'atteignent les eaux hautes. En 1895, une annexe longue de 60 pieds, large de 22 pieds et haute de 16 pieds du côté intérieur fut construite comme l'avait été la pile principale, au prix de $2,017.34.

Durant le dernier exercice une nouvelle annexe du côté d'Indian-Point longue de 143 pieds 8 pouces, large de 22 pieds et haute de 15 pieds à l'extrémité intérieure construite en coffrage fut ajoutée à la construction au prix total de $3,679. Les matériaux, bois et fer, d'une valeur de $1,300 sont disponibles et serviront à l'annexe qui sera construite l'année prochaine. Les ouvrages avaient, en 1897-98, une longueur de 306 pieds 8 pouces, ce qui laissait 568 pieds à construire pour les relier à Indian-Point.

Durant l'exercice terminé le 30 juin dernier, on a dépensé $3,984.93 pour prolonger le caisson isolé vers la rive, sur une longueur de 30 5pieds. Cette annexe qui est haute de 13 pieds et large de 21 pieds à son sommet, est construite en caissons à parements jointifs et son plancher est en medrie d'épinette de trois pouces. Des défenses en orme ont été posées à tous les trente pieds sur la façade donnant sur la rive. La jetée a maintenant 611 pieds de longueur, ce qui laisse 190 pieds à construire pour relier à Indian-Point.

Le montant total dépensé depuis 1891 dans ces ouvrages est de $17,809.30.

CAP-À-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle se trouve sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 93 milles à l'est de Québec et à 3 milles en aval de la Malbaie.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites mers de 13 pieds.

Construction.—Pendant la saison d'été de 1881 et de 1882, un quai, long de 160 pieds et large de 25 pieds à terre et de 35 pieds au large, reposant du côté du large dans 18 pieds d'eau, à marée basse, grandes mers, a été construit pour l'accommodation du trafic local au prix de $9,946.2... En 1883, ont été construit sous un même toit une salle d'attente et un hangar aux marchandises, sur la jetée, au prix de $250, et en 1884 des défenses et des poteaux ont été ajoutées à la construction occasionnant une

dépense de $345. Afin de pourvoir aux besoins du trafic local toujours grandissant et pour donner plus d'espace aux bateaux à vapeur et aux nombreuses goélettes qui accostaient à ce quai, comme il n'y a pas de communication par voie ferrée, le ministère fit construire à la journée, dans le cours de l'année ficale 1897-98, une annexe de 50 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 42 pieds. Construite le long de la façade orientale, cette annexe a coûté $4,754.44.

L'embarcadère a maintenant 160 pieds de longueur et 85 pieds de façade d'amarrage. La profondeur de l'eau le long de la façade donnant sur le large est de 18 pieds à marée basse, grandes mers. Toute la construction est en coffrage, lesté de pierre et lambrissée de madriers d'érable ou d'orme dur de six pouces d'épaisseur.

Réparations.—Vû sa position exposée, l'embarcadère a fréquemment été endommage par les glaces et à venir à la fin de juin 1898 un montant total de $2,086.62 a été dépensé dont $1,270.13 en réparations jusqu'à 1894 et $816.49 en 1897.

Durant la dernière année fiscale, après que l'annexe eut été terminée, on constata qu'il était devenu nécessaire de réparer le terrassement de l'ancienne partie de l'ouvrage. Les travaux ont été faits à la journée et coûtèrent $259.85.

Le montant total dépensé dans cet ouvrage est de $10,642.17, réparti comme suit:

Construction	$ 8,295 70
Réparations	2,346 47
Total	$10,642 17

CAP-SANTÉ.

Le village de Cap-Santé, chef-lieu du comté de Portneuf, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à cinq milles en aval de Portneuf et à 31 milles de Québec. Les grandes mers montent de 14½ pieds, les petites mers de 8½ pieds. Lors de ces dernières, les bateaux ne peuvent s'approcher de l'embarcadère que lorsque l'eau est montée de 7 pieds 9 pouces; et même alors il est dangereux de s'en approcher vû les nombreux récifs dont la plage est semée. En 1889, on a commencé à miner le plus dangereux des récifs sur le passage conduisant du chenal à l'embarcadère, ce qui occasionna la dépense de $252.43. En 1890, un montant de $500.85 servit à améliorer de nouveau le chenal. Pendant l'exercice de 1898, un grand nombre de récifs furent minés et enlevés au prix de $423.49.

Le montant total dépensé à cet endroit est de $1,749.44.

Durant le dernier exercice, une partie d'un récif a été miné et les débris ont été enlevés au coût de $572.67.

CARLETON.

Carleton est la plus florissante paroisse de la Baie des Chaleurs, dans le comté de Bonaventure et située par eau à 12 milles de Dalhousie, N.-B. Le village est construit sur le bord de la baie Tracadigeche, au pied d'une montagne de 1,800 pieds de hauteur, et c'est l'un des sites le plus pittoresque de toute la côte. Il a déjà une grande réputation comme place d'eau. Durant le dernier exercice, on a dépensé $55.09 pour réparer le plancher, le lambrissage et les escaliers du quai. Ce quai a été construit en 1882-3; il a une longueur totale de 234 pieds, y compris le caisson du large qui a 39 pieds sur 39. Les 195 pieds du côté de terre n'ont que 20 pieds de largeur au sommet. La profondeur moyenne de l'eau est de 10 pieds à mer basse des grandes marées.

LES CÈDRES.

Le village des Cèdres est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 15 milles à l'est de Coteau Landing, dans le comté de Soulanges. La longueur du quai est de 115

pieds sur 24 pieds de largeur. A l'extrémité du large, il y a 7½ pieds d'eau, aux plus basses eaux. Durant l'exercice de 1899, on a reconstruit jusqu'à un pied au-dessous du niveau de l'eau basse, la partie supérieure du quai qui s'était détériorée. On a employé pour cela de la pruche de 12 pouces sur 12. L'ouvrage, fait é la journée a coûté $1,498.96.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, dans le comté du même nom, se trouve sur la rive méridionale de la rivière Saguenay; à 71½ milles en amont de Tadoussac et à la tête de la navigation. L'un des bateaux de la compagnie de Navigation du Richelieu et de l'Ontario fait escale deux à six fois la semaine au quai de Chicoutimi pendant la saison de la navigation avec des passagers, des marchandises et les malles.

A l'embouchure de la rivière Chicoutimi, à environ un mille en amont du quai, est un établissement considérable de bois de construction, propriété de MM. Price qui exportent en grandes quantités le bois scié, les lattes, les bardeaux, etc., en Europe et ailleurs à bord des transatlantiques et des grandes goélettes qui remontent le Saguenay jusqu'à Chicoutimi. Les grandes mers montent de 15 pieds, les petites mers de 8 pieds.

Construction.—L'embarcadère a été commencé en 1873 par la compagnie de Remorqueurs du Saint-Laurent et a été complété par le gouvernement de la Puissance auquel il fut cédé en 1874 moyennant $14,193.40. De 1874 à 1882 inclusivement, il a été prolongé et amélioré au prix total de $2,823.76. La jetée avait alors 282 pieds de longueur et consistait d'un abord long de 248 pieds et large de 30 pieds, et d'une pile de tête longue de 34 pieds et large de 127 pieds formant deux ailes d'une largeur respective de 70 et de 27 pieds. Sur l'aile supérieure ou celle de 70 pieds il y avait une salle d'attente et un bureau réunis de 20 pieds carrés.

La profondeur de l'eau à l'extrémité de la jetée qui était primitivement de 10 pieds, à marée basse, grandes mers, fut réduite à 7 pieds par l'accumulation des dosses et de la sciure de bois venant des moulins élevés à l'embouchure de la rivière Chicoutimi.

En 1883, l'extrémité de terre de l'abord sur une distance de 38 pieds a été enfermée dans une culée sur laquelle s'élèvent la gare et les remises de l'embranchement de Chicoutimi du chemin de fer du lac Saint-Jean. La longueur de l'abord fut en conséquence réduite à 210 pieds. En 1884, l'abord fut élargi de 70 pieds par le remblai au moyen de dosses de tout l'espace entre l'aile supérieure ou l'aile de 70 pieds et la rive, sur une longueur de 210 pieds, et un entrepôt long de 40 pieds et large de 24 pieds fut érigé sur cette annexe au prix total de $2,145.84. Le remblai, cependant, ne fut pas porté au niveau du sommet de la jetée avant 1885 quand on mis sur l'annexe un plancher semblable à celui du reste de l'ouvrage. Une salle d'attente séparée fut aussi érigée sur l'aile inférieure ou aile de 27 pieds. Le montant dépensé a été de $2,042.11. En 1890, un mur de soutènement en coffrage, large de 14 pieds a été commencé le long du remblai construit en 1884 et le plancher a été réparé aux endroits défectueux au prix total de $1,005.81. En 1891, le mur d'appui en coffrage a été terminé, une remise de 28 x 20 pieds a été construite à l'extrémité méridionale de la jetée et le plancher a été réparé en divers endroits au prix de $1,802.70. En 1897, la jetée a été de nouveau élargie en y ajoutant un coffrage large de 30 pieds le long de la façade inférieure ou façade de l'est, depuis l'aile de 27 pieds ou aile inférieure jusqu'à la rive, sur une distance de 210 pieds. Le coffrage fut complètement lesté et plancheié de planches de pruche de 3 pouces, et 25 défenses furent placées le long de la façade; le jetée fut aussi lambrissée sur une longueur de 50 pieds de la façade septentrionale afin de compléter le lambrissage sur tous les côtés des ouvrages. Le montant total dépensé a été de $4,992.96.

Telle qu'elle est actuellement après son achèvement, la jetée a 245 pieds de longueur et 130 pieds de largeur. Elle s'élève de 29 pieds au-dessus du lit de la rivière à

l'extrémité du large, qui baigne dans environ huit pieds d'eau à marée basse, grandes mers.

Réparations.—En 1883 et 1886, de menues réparations ont été faites au plancher, etc., au coût total de $288.55. En 1887, une cale a été commencée sur la jetée du côté du large, la salle d'attente a été peinturée et des réparations générales ont été faites au prix de $1,390.35. En 1889 le tablier de la jetée a été presqu'entièrement renouvelé et six défenses de 14 pouces carrés ont été placées du côté du large au prix de $1,631.65. En 1892 et 1893 le tablier de la jetée fut de nouveau complètement réparé sur une distance de 210 pieds et une largeur de 110 pieds avec des madriers d'épinette rouge épaisses de 5 pouces; le côté oriental de la construction a été exhaussé de 18 pouces; la salle d'attente a été peinte à l'intérieur et à l'extérieur et deux poteaux d'amarrage ont été renouvelés. La dépense encourue pendant ces deux années a été de $3,024.04. En 1894 un montant de $1,999.60 a été employé à la construction d'une cale mobile et à l'acquisition de deux treuils pour la relever. Pendant les années 1895 et 1896, une partie de la façade du large et toute la façade de l'est de la construction ont été lambrissées en épinette rouge de six pouces, et la partie du tablier qui n'avait pas été terminée en 1893 fut posée. Dépense totale des deux années, $3,991.88. Pendant l'exercice 1898 un montant de $239.79 a été dépensé pour de menues réparations au plancher, aux hangars et à la salle d'attente.

Dépense totale pour ces travaux $43,071,71 qu'on peut diviser de la manière suivante:—

Construction	$30,505 85
Réparations	12,565 86
Total	43,071 71

Durant le dernier exercice, un hangar à marchandises, de 60 pieds sur 30 a été construit sur la partie sud du quai pour l'emagasinage du beurre et du fromage. Une partie du plancher a aussi été renouvelée. Les travaux, faits à la journée, ont coûté $1,499.27.

ETANG-DU-NORD.

L'Etang-du-Nord, est situé à l'extrémité occidentale de l'île-aux-Meules, l'une des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. L'île-aux-Meules a une forme irrégulière; sa longueur est d'environ 7½ milles et sa largeur de 4½ milles. La côte est entrecoupée de petites baies et d'anses, dans quelques-unes desquelles il y a de bons postes de pêche, le principal étant à l'Etang-du-Nord. La baie est petite, mais offre un abri sûr pour les bateaux dans 3 à 5 pieds d'eau, à marée basse.

Durant la dernière année fiscale, la façade du côté du large du brise-lames, qui avait été endommagée par les tempêtes, a été réparée. On a renouvelé les pièces de parement et le lambrissage sur une longueur de 100 pieds, et on a ajouté du lest. D'autres réparations minimes ont aussi été faites. Les travaux, faits à la journée, ont coûté $1,528.44.

GRANDES-BERGERONNES.

Aux Grandes-Bergeronnes, à 18 milles en bas de Tadousac, dans le comté de Chicoutimi et Saguenay, on a enlevé des cailloux du lit de la rivière sur une distance de un mille pour en faciliter la navigation. L'ouvrage, fait à la journée, a coûté $401.26.

GRAND-PABOS.

Le havre de Grand-Pabos, comté de Gaspé, se trouve à l'embouchure de la rivière du même nom sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 30 milles à l'ouest de Percé, et à environ mi-chemin enter le cap Désespoir et la Pointe Maquereau.

En 1885 le ministère commença à améliorer le havre situé près de l'embouchure de la rivière en enlevant de dangereux récifs qui en obstruaient l'entrée. Les travaux furent poursuivis en 1887 et 1889 alors qu'un montant de $2,582.93 fut dépensé. En 1890, une jetée de direction qui était aussi un brise-lames en coffrage à parements jointifs, long de 215 pieds, large de 24 pieds et d'une hauteur de 10 pieds le long de la façade occidentale a été construite sur un récif qui partait de la rive ouest de la rivière à l'endroit où elle se jetait dans la baie et se dirigeait vers l'est. Montant dépensé, $2,906.95. En 1893-94, la jetée a été prolongée jusqu'au rivage, les nouveaux travaux avaient une longueur de 120 pieds, une largeur de 21 pieds et un hauteur moyenne de 11 pieds. Ils étaient en coffrage à joints clos, et avaient été complétés pendant cet exercice, au prix de $1,999.53 à l'exception du plancher, du lambrissage extérieur et d'une partie du lest. Les travaux de l'annexe furent repris en 1894-95 et les parties non terminés furent alors complétées.

Des rochers dangereux au milieu du chenal de la rivière et le long de la façade des ouvrages furent aussi enlevés; la dépense totale s'éleva à $1,558.99.

La jetée de direction qui a maintenant une longueur de 335 pieds a fait passer la rivière dans un seul chenal d'environ 75 pieds de largeur, et d'une profondeur de sept pieds à marée basse, grandes mers; ce chenal est pour ainsi dire libre de tout obstacle. Quelques pointes de rochers qui font saillie devront cependant être enlevées pour le rendre complètement sûr, quelque soit la marée.

Réparations.—En 1896-97, un montant de $500 fut employé à recouvrir de madrier d'épinette de 10 pouces, sur une distance de 200 pieds, la façade intérieure de la jetée de direction endommagée par les glaces. Les réparations commencées en 1897 furent terminées pendant l'exercice 1898 au prix de $799.15. La façade du large de la jetée sur une distance de 309 pieds, et son extrémité extérieure furent lambrissées avec des madriers d'épinette de 8 pouces d'épaisseur et d'une longueur variant entre 10½ et 15 pieds. L'extrémité du large sur une distance de 150 pieds fut exhaussée d'environ 15 pouces, et de nouvelles longrines et un nouveau plancher furent posés.

Le montant total dépensé pour ces travaux depuis 1885 est de $10,770.42 et se répartit de la manière suivante:

Amélioration du chenal	$ 3,005 80
Construction de la jetée de direction	6,465 47
Réparations à la " "	1,299 15
Total	$10,770 42

Durant l'exercice dernier, $422.87 ont été dépensés pour enlever un banc de roc de 20 pieds de diamètre, sur 3½ à 4½ pieds de hauteur. Les travaux ont été faits à la journée en août et septembre.

GRANDE-RIVIÈRE.

Le village de Grande-Rivière, comté de Gaspé, est situé sur la Baie des Chaleurs, à l'embouchure de la rivière portant le même nom, à 21 milles au sud-ouest de Percé et à quelques 30 milles au nord-est de Port-Daniel. Les grandes marées montent de 6 pieds 6 pouces.

Le quai public de cet endroit a maintenant une longueur totale de 660 pieds. Sur une longueur de 457 pieds du côté du rivage la largeur de la construction varie entre 25 pieds 4 pouces et 37 pieds 9 pouces, étant de 40 pieds 4 pouces à l'extrémité extérieure de l'annexe de 103 pieds que l'on a construite en 1894-96 afin de donner plus d'abri et d'espace aux navires.

A l'automne de 1896, un entrepôt avec salle d'attente de 42 x 18 pieds a été érigé et durant les mois de mai et de juin 1897, une pile en coffrage de 100 pieds de long (construite en 1891) qui avait quelque peu tassé a été nivelée et replanchéiée.

En outre, 72 pièces de merisier de 8 x 12 pouces ont été posées sur la façade inférieure de la pile achevée en 1895-96, et le vieux lambrissage a été réassujetti partout où c'était nécessaire; de plus, un nouvel escalier a été pratiqué dans l'ancien ouvrage, afin de donner plus de facilités pour embarquer et débarquer les marchandises. Les dépenses totales en 1897-98, ont été de $1,881.41. Durant le dernier exercice, les réparations suivantes ont été faites au quai au coût de $773.28. Les côtés ont été lambrissés en merisier et pruche de 8 et 5 pouces respectivement sur une longueur de 556 pieds. Des défenses en merisier ont été placées en dedans et en dehors des trois escaliers. Le vieux lambrissage a été boulonné sur une longueur de 180 pieds; les dessus des poteaux d'amarrage ont été couverts en tôle galvanisée et peinturés et le plancher a été en partie renouvelé.

IBERVILLE.

La ville d'Iberville, chef-lieu du comté du même nom, est située sur la rive est de la rivière Richelieu, en face de la ville de Saint-Jean, à laquelle elle est reliée par un pont de voitures et de piétons. La population est d'environ 2,000 âmes.

En 1897, le gouvernement décida d'y construire un quai afin de faciliter le commerce par voie d'eau. La construction fut commencée en mars 1899; elle est située au pied de la rue du marché et consiste en:

(*a*) Une culée en pierre de 130 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur avec talus de 1 dans 1.

(*b*) Un approche sur tréteaux de 150 pieds de long sur 24 pieds de largeur.

(*c*) Une tête en pilotis de 150 pieds de longueur, parallèle au chenal et de 40 pieds de largeur, avec deux pontons et un entrepôt de 20 pieds sur 24. La face du quai donnant sur la rivière est de 15 pieds au-desus du fond de la rivière, et de 3 pieds au-dessus du plus haut niveau de l'eau, et de 9 pieds au-dessus de son plus bas niveau. L'ouvrage fait à la journée, n'était pas terminé à la fin de l'année fiscale. Montant dépensé: $6,784.32.

ILE AUX COUDRES.

L'île aux Coudres, avec une population de 1,500 âmes, appartient au comté de Charlevoix; elle est 61 milles à l'est de Québec, à un mille et demi de la rive nord du Saint-Laurent; son point le plus à l'ouest se trouvant vis-à-vis la baie Saint-Paul.

L'île a neuf milles de long sur trois milles de large. Elle est divisée en 65 fermes dont la patate est le principal produit. Les marées du printemps montent de vingt pieds et baissent de treize.

Construction.—En novembre 1880 un contrat a été passé avec un grand nombre d'habitants de l'île aux Coudres, agissant au nom de la municipalité qui a voté la somme de $4,000 pour ajouter à un montant égal qui avait été voté par le parlement, pour la construction d'une jetée sur la rive nord de l'île.

Le jetée a été commencée en 1881 et terminée en 1882.

Le montant dépensé a été de $3,718.

La jetée est de 272 pieds de longueur sur vingt pieds de largeur, à l'exception de la partie de l'extrémité du large où, sur une longueur de 74 pieds, il y a trente-deux pieds de large. A l'extrémité du nord elle a quarante pieds de hauteur, avec une profondeur d'eau à mer basse des grandes marées, de seize pieds.

En 1883 un hangar à marchandises a été construit sur la partie de la jetée du côté de la rive au coût de $280.

En 1884 l'extrémité du large de la jetée ayant cédé considérablement et sa face extérieure ayant été endommagée par la glace, des réparations ont été commencées et terminées en 1885; ce qui coûta la somme de $1,298.51.

En 1888 on dépensa la somme de $249.94 pour réparer les défenses qui avaient été bisées par les glaces. En 1890 deux travées, entre les piles intérieures, ont été rem-

plies par un coffrage, afin d'empêcher les courants forts de passer à travers la jetée. On dépensa pour cette fin la somme de $861.92. En 1893 et en 1894 des réparations générales ont été faites; l'extrémité du large a été exhaussée de trois pieds sur une longueur de cinquante pieds. Une partie du plancher a été renouvelée et on a lesté de nouveau la jetée. Le montant dépensé es tde $252.46 en 1893 et $1,199.44 en 1894.

En 1896 on remplaça des pièces de bois cassées à l'extrémité et on les lambrissa de nouveau. Le planchéiage, sur une étendue de cent pieds, à été renouvelé et dix toises de lest additionnelles en pierre ont été déposées dans la jetée au coût de $359.02.

En 1897 des réparations minimes ont été faites au lambrissage des coins de la jetée au coût de $147,66.

Durant le dernier exercice le sommet de la jetée a été entièrement renouvelé sur une longueur de 125 pieds et une hauteur de quatre pieds. Les pièces de bois des parements qui avaient été brisées par la glace à l'extrémité du large, ont été renouvelées sur une hauteur de six pieds et une étendue de dix pieds. On a lambrissé de nouveau l'extrémité extérieure sur une étendue de vingt pieds de chaque côté, faisant un total de 70 pieds. On a employé pour cela des madriers d'érable de six pouces. L'ouvrage, fait à la journée, a coûté la somme de $998.34. Le montant total dépensé à l'île aux Coudres est de $9,335.29, dont $3,968 pour la construction, et $5,367.29 pour les réparations.

ILE PERROT.

L'île Perrot, village du comté de Vaudreuil, à un mille de Sainte-Anne, se trouve sur la rive méridionale de l'île du même nom, et possède une église catholique et un bureau de poste. Population, 860 âmes. Les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien traversent tous deux l'extrémité septentrionale de l'île, mais les stations les plus voisines sont Vaudreuil et Sainte-Anne de Bellevue. L'île se trouve dans le Saint-Laurent, au sud-ouest de l'île de Montréal, entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis; elle a sept milles de longueur.

En 1897-98, un petit quai et le droit de passage du côté nord de l'île furent acquis de M. Joseph Leduc dans le but de fournir un débarcadère convenable sur la rive de l'Ottawa. Le droit de passage couvre une distance de 400 pieds depuis la voie publique jusqu'au quai; les premiers 355 pieds ont 30 pieds de largeur et les autres joignant la rivière, 100 pieds. Le quai est parallèle au rivage et a 20 pieds de largeur et 52 pieds de longueur à sa tête. Comme il ne suffisait pas aux besoins du trafic et qu'il était délabré, une pile extérieure a été en conséquence construite près de l'ancienne cale avec un débarcadère long de 80 et large de 20 pieds. Ces travaux faits à la journée, ont été commencés en juin 1898, et n'ont été terminés qu'à la fin de l'exercice. La construction est en coffrage à joints clos jusqu'à 19 pieds de sa hauteur et repose dans 13 pieds d'eau.

Un bon chemin a aussi été construit sur le site du droit de passage, depuis le chemin public jusqu'au quai.

Montant dépensé.................................... $841 98

Durant l'année fiscale, le quai commencé en 1898 a été terminé et les travaux ont été faits à la journée pour $2,486.73. Le montant total dépensé jusqu'ici dans cette construction est de $3,328.71.

KAMOURASKA.

Kamouraska est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté du même nom, à 90 milles en aval de Québec. C'est un endroit beaucoup fréquenté pendant l'été. Les grandes mers montent de 19 pieds; les petites mers de 12 pieds.

Construction.—En 1887, le ministère acheta au prix de $1,000 un débarcadère long de 190 pieds, large de 35 pieds et d'une hauteur de 15 pieds à l'extrémité du large, et le fit réparer en entier et en fit reconstruire une partie au prix de $2,818.37. En 1890,

une annexe en coffrage à joints clos longue de 109 pieds, large de 25 pieds et haute de 19½ pieds à l'extrémité du large a été construite pour un montant de $2,855.99. La jetée est à sec à marée basse, mais à marée haute, lors des grandes mers ordinaires, on a une profondeur de 16 pieds d'eau à l'extrémité et sur les flancs de l'annexe construite en 1890. Le sommet de la construction dépasse de 3½ pieds le niveau des grandes mers ordinaires.

Durant le dernier exercice financier une annexe de 150 pieds de long et de 25 pieds de large fut en partie construite. A la fin de l'année il restait à construire une hauteur de 9 pieds; le montant dépensé a été de $5,020.22.

Réparations.—En 1891, la partie extérieure de la façade de l'est de l'ancienne construction acquise en 1884, fut démolie et reconstruite avec une cale inclinée longue de 76 pieds et large de 10 pieds pour un montant de $898.63. En 1897, tout la façade occidentale de la même construction, longue de 180 pieds, fut démolie et reconstruite sur une largeur de 12 pieds. Les travaux faits à la journée coûtèrent $995.62. Pendant l'exercice 1898 la partie intérieure de la façade de l'est de l'ancienne construction, sur une distance de 110 pieds, qui n'avait pas été reconstruite en 1891, fut enlevée et rebâtie sur une hauteur de cinq pieds, les longrines et le plancher furent renouvelés sur une longueur de 80 pieds, les deux côtés de la construction furent lambrissés avec des madriers de 3 pouces sur une longueur totale de 190 pieds, 48 verges cubes de lest de pierre furent mises dans la cale, trois poteaux d'amarrage furent remplacés et quatre échelles posées, deux de chaque côté. Ls travaux faits à la journée coûtèrent $743.63.

Le montant total dépensé sur cette construction se répartit comme suit:

Acquisition de la construction	$1,000 00
Construction et améliorations	10,694 58
Réparations	2,637 88
Total	$14,332 46

LAC SAINT-JEAN.—QUAIS.

Le lac Saint-Jean se trouve entre les 48°27′ et 48°51′ parallèles de latitude nord et les méridiens 71°10′ et 72°10′ de longitude ouest, à environ 120 milles au nord de Québec. En général, sa forme est circulaire et il a environ 100 milles de circonférence. Il est au centre d'une immense vallée et sert de réservoir à nombre de grandes rivières et de ruisseaux dont plusieurs ont leurs sources à la hauteur des terres qui sépare les territoires du Nord-Ouest de Québec. Les principales de ces rivières sont la Mistassini, la Péribonca, la Kocuatien, la rivière à la Pipe au nord, l'Ashuapmouchouan et l'Ouiatchouanish à l'ouest, l'Ouiatchouan au sud-ouest et la Matabetshuan, la Kushpahiganish et la Belle Rivière au sud. Par quelques-unes de ces rivières, de leurs lacs et de leurs tributaires, ont peut communiquer du lac Saint-Jeon avec le Saint-Laurent par le Saint-Maurice, et avec l'Ottawa par la Gatineau. Ce grand lac débouche dans le Saguenay par la Grande et la Petite Décharge qui se trouvent à l'est. Le lac renferme nombre de magnifiques îles et sur ses bords on trouve des carrières à chaux inépuisables et des couches considérables de belle marne.

Durant l'exercice dernier, des bouées ont été posées sur la rivière Mistassini, à Roberval, à la Grande Décharge, sur la rivière Ashouapmouchouan et sur la Péribonca. Ces trois rivières se jettent dans le lac Saint-Jean. Le montant total dépensé à cette fin est de $250.

Péribonca est un petit village situé à l'embouchure de la rivière du même nom, sur la rive nord-est du lac Saint-Jean. Durant l'exercice, un nouveau quai a été construit; il consiste en un coffrage de 25 pieds sur 30 et de 22 pieds de hauteur. A son extrémité du large, il y a 5 pieds d'eau à marée basse. Le montant dépensé a été de $1,299.31.

Rivière à la Pipe est un petit village sur la rive nord du lac Saint-Jean, à l'embouchure de la rivière du même nom, à sept milles au nord de la Grande Décharge.

Il renferme une église catholique, deux moulins à scie, une boutique de forge et trois magasins. Population, 400 âmes.

Le quai en voie de construction se trouve sur le lot n° 118 du canton Taillon, à environ un mille à l'ouest de Rivière à la Pipe. On le construit dans la direction du midi, à environ 75 pieds du rivage, sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 25 pieds, et il atteint une profondeur de huit pieds lorsque les eaux du lac sont au niveau moyen de la saison d'été. Il a été construit en coffrage à joints clos jusqu'à 18 pieds de hauteur pendant l'exercice de 1897-98 et aura 25 pieds d'élévation une fois terminé.

La quai facilitera les communications entre les rives nord et sud du lac qui sont rendues difficiles non seulement parce que la distance par terre est très grande, mais par le mauvais état des chemins ou l'absence de ceux-ci. Les grandes rivières qui arrosent le canton et les territoires avoisinants le lac Saint-Jean interceptent aussi tout moyen de communication et empêchent dans une certaine mesure la colonisation de ces terres.

Le gouvernement de Québec a construit un bon chemin de la voie publique jusqu'au quai, distance de deux milles. Le montant dépensé à la fin de l'année 1897-98 était $3,998.21.

Durant l'exercice, une annexe de 50 pieds sur 30 a été construite à l'extrémité du large de ce quai pour en faciliter l'abord. L'ouvrage fait à la journée a coûté $1,999.86.

Saint-Félicien, village et bureau de poste du comté de Chicoutimi, sur la rivière Assametquagan, à quinze milles de Roberval, sur le parcours du chemin de fer Québec et lac Saint-Jean, renferme une église catholique, cinq magasins, un hôtel et quatre moulins à scie et à farine. Population, 1,000 âmes. Pendant l'exercice de 1895-96, un quai a été construit pour accommoder le trafic local. Il a 70 pieds de longueur, 26 pieds de largeur et 22 pieds d'élévation à l'extrémité du large o.., à eau basse, peuvent aborder des vaisseaux d'un tirant d'eau de huit pieds. Un hangar a été construit sur l'extrémit- intérieure du quai.

Durant l'exercice dernier, une annexe de 90 pieds de longueur parallèle au chenal, et de 40 pieds de largeur, a été construite à angles droits avec le quai à son extrémité du large. Cet ouvrage, fait à la journée, a coûté $1,109.19.

LANORAIE.

Le village de Lanoraie, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Berthier, à 46 milles en aval de Montréal. Il s'y fait un commerce considérable de farines, de grains et de bois de corde.

Construction.—En 1884 la construction d'une pile isolée de 70 x 30 pieds à la base et de 54 x 27 pieds au sommet a été commencée à 240 pieds de distance de la rive; les travaux qui ont coûté $5,032.01 ont été terminés en 1885. En 1885 et 1886 la pile a été reliée au rivage par un abord long de 240 pieds, large de 25 pieds, et d'une hauteur moyenne de 12 pieds au prix de $6,886.36. Le côté supérieur ou occidental de cet abord sur une hauteur de 6 pieds à partir du sommet a été construit avec un talus de six pouces au pied et lambrissé en madriers d'épinette rouge de quatre pouces, et le sommet de l'abord a été bâti d'après une inclinaison de quatre pieds par cent. La profondeur de l'eau à la tête de la jetée est de 11 pieds aux marées basses extrêmes.

Réparations.—Pendant l'hiver de 1887, l'abord a été endommagé par le mouvement des glaces qui l'a légèrement recourbé vers l'est. En avril 1891, il fut de nouveau déplacé vers l'est par un nouveau déplacement des glaces qui augmenta la courbe de quatre pieds à une distance de 80 pieds de la pile de tête et enleva deux rangs de pièces de parement sur une largeur de 42 pieds, et cinq défenses du côté inférieur oriental. Les réparations furent commencées le 5 novembre 1891 et furent terminées le 28 du même mois au prix de $416.03. Les pièces de parements et les défenses qui man-

quaient furent remplacées et des pieux de défense furent enfoncés de dix pieds en dix pieds le long des deux côtés de l'abord.

Des réparations générales ont été faites à la jetée en 1897 au prix de $1,008.27. Les pièces de parements, les défenses et les pièces de couronnement ont été renouvelées où elles étaient brisées ou délabrées, et les côtés inclinés de la pile de tête et de l'abord ont été lambrissés de nouveau. Pendant le dernier exercice, le tablier de la jetée a été complètement renouvelé avec des madriers en pruche de 3 pouces, et des réparations générales ont été faites au prix de $531.30.

Le montant dépensé sur ces ouvrages est de $13,873.98; dont $11,918.37 pour construction et $1,955.61 pour réparations.

Durant l'année fiscale, le talus, en pierre en face du quai, qui avait été charroyé par la glace, a été reconstruit. L'ouvrage a été fait à la journée au coût de $588.77.

LAPRAIRIE.

Laprairie, le chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à sept milles en amont de Montréal. Il renferme un temple épiscopalien et une église catholique, un couvent, un orphelinat, une fonderie, un moulin à scie et à carder, une briqueterie, un bureau de télégraphie, huit hôtels et cinq magasins environ. Un bateau traversier mû par la vapeur, fait plusieurs fois le trajet entre Laprairie et Montréal. La population est d'environ 2,400 âmes. C'est un endroit magnifique, très fréquenté pendant l'été.

Le gouvernement a entrepris de protéger Laprairie contre les effets désastreux des inondations printanières et du mouvement des glaces du Saint-Laurent par la construction de brise-glaces, d'un mur de revêtement en coffrage long de 1,650 pieds et large de 20 pieds le long du rivage en face de la ville, et d'une culée en terre de 1,600 pieds de longueur au haut du village. Ces travaux commencés en 1886-87 et continués d'année en année depuis, sont à peu près terminés et offrent une bonne protection.

En 1886-87, deux brise-glaces ont été commencés à environ 250 pieds de distance au haut de la ville du côté du fleuve, pour empêcher les glaces d'endommager la propriété lors de la débâcle au printemps. Ces brise-glaces qui ont coûté $6,736.19 ont été très efficaces.

En 1887-88, pour empêcher le retour des désastreuses inondations du passé, une culée en terre a été construite à l'intérieur à partir du rivage sur une distance de 1,600 pieds, aux limites ouest de la ville. Un mur de soutènement en coffrage a aussi été construit sur une distance de 480 pieds à mi-chemin entre le brise-glaces de l'est et le quai de la compagnie Richelieu. Ce mur a 20 pieds de largeur, 10 pieds de hauteur à partir de la ligne de l'eau basse et est surtout comblé de pierre. Il coûte $4,989.75. En 1888-89, un autre mur de soutènement de 335 pieds de longueur du quai de la Cie Richelieu, allant vers l'ouest, a été commencée et terminé jusqu'à une hauteur de 16 pieds au-dessus de la ligne de l'eau basse, pendant l'exercice de 1889-90, au prix de $7,560.52. Il est construit de charpente non jointive sur une largeur de 20 pieds, avec un talus de 10 par 12 du côté du fleuve. En 1890-91, divers travaux furent faits pour lambrisser les murs précédemment construits au prix de $658.58. En 1891-92, le mur d'appui du bas de la ville contigu au qui Richelieu fut prolongé sur une distance de 131 pieds au coût de $2,495.10. En 1892 une nouvelle annexe au mur fut construite sur une distance de 420 pieds jusqu'à huit pieds de hauteur au-dessus de la ligne de l'eau basse au prix de $2,589.51. En 1893-94, le reste du mur construit entre le brise-glaces de l'est et le quai de la Compagnie Richelieu, sur une longueur de 284 pieds, fut terminé jusqu'à 10 pieds de hauteur au prix de $2,387.39. En 1895-96, un montant de $2,015.51 fut employé à construire un ouvrage de protection en pierre entre les deux brise-glaces, sur une distance de 250 pieds, et à exhausser une partie du mur de soutènement jusqu'à 16 pieds au-dessus de la ligne de l'eau basse. En 1896-97, le mur en coffrage sur une distance de 387 pieds fut exhaussé d'un niveau de 16 pieds au prix de $4,400.36. En 1897-98 le mur de revêtement fut porté à 12 pieds de hauteur au-

dessus de la ligne de l'eau basse au prix de $5,640.64. Toute la construction est en bois rond et comblée de pierre avec un lambrissage en madriers de 3 pouces en pin.

Durant mai et juin 1899, le remblai en terre, au sud-ouest du village, faisant partie du mur de protection, a été exhaussé de un à deux pieds au niveau du dit mur, sur une distance de 1,000 pieds; l'empierrement, à partir du brise-glaces au remblai, fut renouvelé. L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $1,659.86.

Le coût total de la construction est de 41,133.41, réparti comme suit: —

Pendant l'exercice de	1886-87	$6,736 19
"	1887-88	4,989 75
"	1888-89	7,560 52
"	1890-91	658 58
"	1891-92	2,495 10
"	1892-93	2,589 51
"	1893-94	2,387 39
"	1895-96	2,015 51
"	1896-97	4,400 36
"	1897-98	5,640 64
"	1898-99	2,659 86
	Total	$41,133 41

LAUZON.

Le village de Lauzon est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Lévis, à 2 milles en aval de Lévis; un bateau traversier y fait escale plusieurs fois par jour durant la saison de navigation. Durant le dernier exercice, un hangar a été érigé sur le ponton du quai. pour protéger les marchandises contre les intempéries des saisons. Le hangar a 55 pieds sur 25 et a été construit sur des poteaux de 8 pouces sur 8; il a une couverture en tôle galvanisée et on lui a donné deux couches de peintures. Le pavé du ponton a aussi été renouvelé en madriers de pin de trois pouces. Montant dépensé $1,000.

LES ÉBOULEMENTS.

Le village des Eboulements, dans le comté de Charlevoix, avec une population d'environ 3,000 âmes, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 72 milles à l'est de Québec. C'est un endroit très fréquenté durant l'été. Les grandes marées montent de 20 pieds et les petites mers de treiz pieds.

On a construit, pour l'avantage des voyageurs et du trafic de la localité qui est sans communication par chemin de fer, une jetée à trois milles du village en 1853 au coût de $65,551.52. Elle a 880 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur; et à sa tête il y avait dix pieds d'eau, aux marées basses des grandes mers. Aujourd'hui, cependant, on ne peut y trouver que huit pieds d'eau. La jetée consiste en coffrage à joints clos rempli de lest en pierres De chaque côté, et à son extrémité, il y a un débarcadère incliné.

En 1875 une pile de 50 pieds de longueur et 42 pieds de largeur a été construite du côté est afin de donner plus d'espace pour amarrer les bateaux. Cela a coûté la somme de $5,773.97.

En 1883 un hangar ouvert a été construit à l'extrémité de la jetée au coût de $250. En 1885 un caisson triangulaire a été construit à l'intérieur afin de donner plus d'espace aux voyageurs et aux marchandises; le débarcadère mouvant a aussi été construit durant la même année; le tout a coûté la somme de $2,198.50.

Réparations.—Les réparations faites à cette jetée depuis sa construction, de 1853 à 1882 inclusivement se sont montées à la somme de $9,676.34.

Depuis cette époque, par suite de l'action pressante de la glace, et aussi à cause du va et vient qu'amène le trafic considérable, des réparations ont été requises annuellement et faites jusqu'en 1898 inclusivement; cela a coûté la somme de $6,861.33.

Durant le dernier exercice on commença à renouveler la partie supérieure de la jetée sur une hauteur de quatre pieds. La partie de la jetée donnatn sur le rivage a été renouvelée sur une longueur de 490 pieds. Le débarcadère mouvant a été réparé, ainsi que les défenses en érable de douze pieds sur douze sur la face donnant sur le large. Le côté ouest e l'extrémité du large a été remplacé en madriers d'érable de six pouces sur une longueur de 148 pieds, et sept poteaux d'amarrage ont été renouvelés. L'ouvrage, fait à la journée, a coûté la somme de $1,502.94.

Le montant total dépensé aux Eboulements est de $91,792.61 réparti comme suit:

Construction, avant la Confédération	$65,531 52
Extension et amélioration depuis la Confédération	8,222 53
Réparations	18,038 56
Total	91,792 61

L'ISLET.

Le village de l'Islet est situé dans le comté du même nom, à environ 47 milles en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites mers de 13 pieds.

Construction.—Afin d'accommoder le commerce de bois considérable et le trafic de marchandises générales de la localité, un débarcadère fut complété en 1855 au coût de $113,343.27. Cette construction a 1,054 pieds de longueur par 30 pieds de largeur avec une pile de tête longue de 50 pieds, large de 116 pieds et haute de 34 pieds. La profondeur de l'eau le long de la façade du large de la pile est de huit pieds à marée basse, grandes mers. Durant le dernier exercice financier, on a construit, dans la baie, à l'ouest de la jetée principale, un petit quai, afin de faciliter le déchargement des goélettes à l'abri de tous les vents. Ce quai a 150 pieds de long, 15 pieds de large sur une distance de 60 pieds et s'étend jusqu'au roc sur les autres 90 pieds. Il a 13 pieds de haut au bout du large et 10 pieds près du rivage. La profondeur d'eau est de 9 pieds aux grandes marées.

Les réparations faites à la construction à venir à 1875 se sont élevées à $3,590.85

Réparations.—En 1876, la complète restauration de la jetée a été commencée pour se terminer en 1879, le montant dépensé étant de $21,613.26. Six ou sept rangées de la superstructure furent démolies et reconstruites avec de nouvelles pièces de parements, de nouvelles traverses et longrines et comblées avec du lest de pierre aux endroits voulus. L'extrémité de la construction donnant sur le rivage, qui était plus basse que l'autre bout et pardessus laquelle les grosses mers déferlaient, fut exhaussée. Deux trottoirs, de six pieds de largeur chacun, furent posés d'un bout à l'autre de la jetée et les plans inclinés mis en bon état. De 1880 à 1883 diverses réparations furent faites à la charpente de façade, etc., au montant de $1,361.23. En 1893, un montant de $6,190.34 fut employé à renouveler les longrines du tablier, le plancher, les pièces de couronnement, les défenses, etc., sur toute la construction et en réparations générales au plan incliné et aux escaliers. En 1894 et 1897, des montants de $21.55 et $396.80 respectivement furent consacrés à diverses réparations. Pendant le dernier exercice, la façade du plan incliné fut lambrissée en épinette de huit pouces d'épaisseur, l'escalier du côté ouest de la pile de tête fut réparé, 100 madriers des trottoirs furent remplacés et la chausséee fut nivelée avec sable et gravier. L'ouvrage fut fait à la journée au prix de $211.63.

Le montant total dépensé pour cette construction est de $148,203.03 réparti comme suit:—

Construction avant la Confédération	$113,343 27
Reconstruction de la superstructure	23,087 36
Réparations	11,772 40
Total	$148,203 03

LONGUEUIL.

La ville de Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, se trouve sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, presque vis-à-vis de la partie est de la cité de Montréal.

Construction.—La compagnie de navigation du Richelieu et de l'Ontario possède un quai en haut de la ville, mais son éloignement du centre des affaires et le trafic toujours croissant demandaient de nouvelles facilités de quaiage. A la demande du conseil de ville, le ministère résolut en 1886 de construire un débarcadère au pied de la rue Saint-Alexandre. En novembre 1886, un contrat fut passé pour la construction de la partie extérieure de la jetée, qui fut commencée à 675 pieds de distance de la rive. Elle comprendrait une construction en coffrage à joints clos, longue de 420 pieds et d'une largeur uniforme de 20 pieds, à l'exception des 90 pieds extrêmes où la largeur est de 30 pieds. Cet ouvrage fut complété en 1888 au prix de $12,401.66. En octobre 1889, un autre contrat fut passé pour la construction d'une pile de 40 pieds de longueur et de 50 pieds de largeur le long de la façade inférieure et à l'extrémité du large de la jetée déjà construite et d'une annexe allant au rivage, en coffrage à joints clos, soit une distance de 675 pieds par 20 pieds de largeur, avec six contre-forts larges de 10 pieds le long de la façade inférieure. Les travaux furent terminés en 1891 au prix de $16,248.30. Le débarcadère avait alors 1,105 pieds de longueur y compris la pile du bout qui avait 40 pieds de longueur par 80 pieds de largeur. Les premiers 90 pieds de la jetée contigus à la pile avaient 30 pieds de largeur et les autres 975 pieds jusqu'au rivage, vingt pieds. La façade du large de la pile avait 16½ pieds de hauteur au-dessus du lit de la rivière et baignait dans sept pieds d'eau au niveau extrême des eaux basses.

Réparations.—La partie de la pile terminée en 1888 fut endommagée par les glaces au printemps de 1889; ce qui occasionna une dépense de $1,517.77 pour réparations. En 1892 la drague *Saint-Louis* appartenant au ministère, commença des travaux à la tête de la jetée, mais trouva le terrain trop dur pour son mécanisme et après avoir enlevé 45 verges cubes de tuf "*hard pan*" abandonna l'ouvrage.

Au printemps de 1892, la tête de la jetée a été endommagée et la pile de 40 x 50 pieds construite en 1890 fut emportée à dix pieds plus bas. La brèche fut bouchée par des ouvrages en coffrage et la couverture en madrier fut enlevée et remplacé par de la pierre et du gravier au prix de $2,496.63. Au printemps de 1893, la tête de la jetée et les 180 pieds contigus furent déplacés en bloc par les glaces et charriés à 13 pieds plus bas. Afin d'ajouter au poids de cette partie de la jetée la plus exposée au mouvement des glaces à la dérive, il fut résolu de l'élargir au moyen d'un coffrage construit de biais avec l'abord et partant de l'angle inférieur de la pile de tête et allant rejoindre l'angle du premier contrefort donnant sur le large, soit une distance de 354 pieds, et de remplir de terre et de pierre l'espace ainsi circonscrit. Des travaux furent faits en 1894 alors qu'un caisson long de 250 pieds, large de 12 pieds et d'une hauteur moyenne de 12 pieds fut construit tel que décrit plus haut, et que l'espace compris entre le caisson et la construction primitive fut comblé jusqu'à la hauteur du sommet de la jetée. L'ouvrage fut fait à la journée au prix de $2,948.70. En 1895 la partie des travaux commencées en 1894 qui restait à faire, sur une longueur de 104 pieds, fut terminée et l'espace entre les contreforts fut remplie de coffrage à joints clos afin de mettre les ouvrages en meilleur état de résister aux chocs des glaces.

Les dépenses encourues furent de $4,214.19. En 1896, des réparations furent faites au lambrissage et aux parements de la façade supérieure de la jetée, à son extrémité extérieure. Un chemin en gravier, de 12 pieds de large, fut construit d'un

bout à l'autre du quai, au coût de $284.11. De menues réparations au montant de $284.56 furent faites en 1897. En 1897-98 le chemin fut encore réparé au coût de $160.66. La jetée a maintenant 1,105 pieds de long et baigne dans 7 pieds d'eau, lorsque le Saint-Laurent est à sa profondeur la plus basse. Elle a 30 pieds de large dans les premiers 700 pieds, à partir du rivage, et de 30 à 90 pieds dans les autres 405 pieds. La façade supérieure du côté du large, qui a été avariée par les glaces, exige de grandes réparation.

Durant l'année fiscale de 1898-99 des réparations considérables ont été faites à l'extrémité du large du quai qui avait été entièrement brisée par les glaces.

La partie endommagée a été enlevée et on l'a reconstruite en bois d'équarrissage sur une longueur de 220 pieds et 20 pieds de large et 8 pieds de haut.

Une aile de 50 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur terminée à son extrémité du large par un brise-glace de 26 pieds de haut a été construite au côté ouest du quai et à angle droit avec celle-ci. La construction est en caisson é joints clos, en bois d'équarrissage et lestée de pierres. Comme toute la construction avait cédé à différents endroits, on l'a exhaussée de un à trois pieds et on a terminé de remplir le tout de bois et de gravier.

Les travaux ont été faits à la journée et coûtèrent la some de $9,986.59. Le montant total dépensé à cet ouvrage est de $50.652.10, réparti comme suit:—

Construction....	$28,739 96
Reconstruction de l'extrémité du large....	9,986 59
Réparations et améliorations....	11,930 62
Total....	50,777 17

LOTBINIÈRE.

Le village de Lotbinière, dans le comté du même nom, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 40 milles en amont de Québec. Il n'a pas de communication par voie ferrée, et dépend absolument pour l'échange de ses produits sur les bateaux et vapeurs qui desservent le marché de Québec. Les grandes mers montent de 14½ pieds, les petites mers de 8½ pieds. Un quai a été construit à cet endroit en 1865 par la municipalité, mais la débâcle le détruisit peu après. Depuis cette époque, une construction en tréteaux dangereuse et incommode qu'on peut enlever l'hiver a été entretenue par la compagnie de bateaux à vapeur. Pour fournir des facilités de quaiage plus commodes et plus permanentes, une pile isolée a été construite l'an dernier à 500 pieds de distance de la ligne des hautes eaux. L'ouvrage donné par contrat coûta, y compris les frais de surveillance, $2,284.60 et fut terminé en octobre 1897. C'est une solide construction en coffrage à joint clos, longue de 75 pieds, large de 25 pieds au sommet et de 93 pieds 4 pouces à la base. L'extrémité donnant sur le courant et la façade intérieure ont une inclinaison de 1 dans 1, et les façdes du large et du bas de 1 dans 12. Le sommet de l'extrémité de la construction baignant dans le courant sur une longueur de 15 pieds est à 19 pieds au-dessus du niveau des marées basses extrêmes, grandes mers, les 60 pieds qui restent sont à 16 pieds au-dessus du même niveau. La profondeur de l'eau le long de la façade du large est de 1½ pied aux extrêmes marées basses, grandes mers. La construction est solidement bâtie de bois 12 x 12 pouces, lambrissée sur le talus en pruche de 9 pouces, et des deux autres côtés en pruche de 4 pouces d'épaisseur, elle est lestée de pierre dans les conditions voulus. Elle a résisté avec succès à la débâcle.

Le caisson est relié à la rive par un ouvrage sur tréteau que l'on enlève l'automne et que l'on replace au printemps. Au mois de mai dernier on a dépensé $188.92 pour replacer cette passerelle. Le montant total dépensé pour cette construction est de $5,473.52, dont $5,204.60 pour la construction et $188.92 pour l'entretien.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, le chef-lieu du comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 65 milles de Campbellton, N.-B. Durant le dernier exercice une somme de $228.50 fut dépensée pour réparer la bâtisse, à l'extrémité sud du quai; cette bâtisse sert aux voyageurs et aux marchandises. Les planchers ont été renouvelés, les murs et les plafonds ont été lambrissés de planches d'un pouce; on a aussi réparé les portes et les fenêtres. L'ouvrage a été fait à la journée dans le mois d'avril.

NEWPORT.

Le village de Newport, comté de Gaspé, se trouve à l'embouchure de la rivière du même nom, sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, à 88 milles à l'est de Campbellton, N.-B., et à 50 milles à l'ouest de Caplan. Les grandes mers montent de 4½ pieds, les petites mers de 2½ pieds. La population du village s'occupe beaucoup de pêche, qui semble être son occupation exclusive.

Construction.—Afin de procurer un havre de refuge aux bateaux de pêche, il fut résolu, en 1884, d'améliorer l'embouchure de la rivière en cruesant son lit et en construisant des ouvrages appropriés. Les travaux cependant ne furent terminés qu'en 1887, alors qu'un montant de $2,778.79 était dépensé. Les ouvrages comprenaient deux jetées parallèles à 20 pieds d'intervalle, la jetée de l'ouest avait 75 pieds de longueur par 12 pieds de largeur et une hauteur moyenne de huit pieds; la jetée de l'est, qui avait primitivement 140 pieds de longueur par 12 pieds de largeur et dix d'élévation, a été prolongée de 90 pieds et élargie de 20 pieds sur toute la longueur, en 1889 et 1890, au prix de $3,672.03.

Réparations.—En 1891, des réparations générales furent faites aux jetées au prix de $450. Pendant le dernier exercice la somme de $26.53 a été employée à faire faire de menues réparations. Durant le dernier exercice, on a dépensé $244.48 en réparations générales afin de donner aux pêcheurs les avantages de toute la saison de pêche de 1898. Le montant total dépensé pour ces travaux est de 7,171.83, reparti comme suit:

Construction	$6,450 82
Réparations.....	721 01
Total...........................	$7,171 83

POINTE PIZEAU.

Pointe Pizeau, à deux milles à l'ouest de la ville de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent, se projette dans la rivière. Sur le sommet de cette pointe, à une hauteur d'environ de deux cents pieds, est construit l'église de Sillery, dans le village de Sillery.

Construction.—Afin de faciliter le débarquement des passagers et des marchandises du bateau traversier qui anciennement se servait d'un quai où le bois de commerce était empilé, le conseil municipal de Sillery céda au gouvernement du Dominion, une certaine propriété sur la plage ; sur cette propriété se trouvait un quai construit il y a plusieurs années, et la municipalité céda cette propriété au gouvernement à la condition que le dit quai serait réparé. La transaction fut faite en 1898. Le quai avait une longueur de 404 pieds sur 24 pieds de largeur à sa partie donnant sur la rive est, de 32 pieds de large sur une longueur de 104 pieds à l'extrémité du large. Il consistait en un coffrage de bois équarri rempli de lest en pierres. A mer basse des grandes marées il y a une profondeur d'eau de 21 pieds à son extrémité du large.

Durant le dernier exercice, un caisson angulaire de 49 pieds de largeur et 58 pieds de longueur et 43 pieds de hauteur a été construit du côté ouest, à l'extrémité

extérieure, donnant 21 pieds d'eau aux marées basses des grandes mers. Le dessus de l'ancien quai a été reconstruit à une hauteur de six pieds; on a employé du pin et du cèdre à cet effet et la reconstruction s'est opérée sur 100 pieds de longueur à partir de l'extrémité du large. Depuis, les travaux ont été complétés.

Le quai a maintenant 444 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur sur la partie touchant à la rive, et sur une étendue de 39 pieds à l'extrémité du large il a 71 pieds de largeur. Il est pourvu d'un débarcadère mouvant ayant un ponton pour appui.

A venir à la fin de l'année fiscale, le montant dépensé à la Pointe à Pizeau a été de $5,083.57 et les réparations avaient été terminées. Le montant total dépensé, à venir au 30 juin 1899, a été de $5,083.57.

POINTE À VALOIS

Pointe à Valois, comté de Vaudreuil, est situé sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, à 4½ milles à l'ouest du village de Vaudreuil, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, et à 2½ milles à l'est de Como. En 1889-90, le vieux quai de cet endroit, mesurant environ 80 x 16 pieds, avec pile de tête de 45 x 20 pieds ainsi que le droit de passage nécessaire furent achetés de Charles Valois pour la somme de $690.

En 1890-91-92, la construction primitive fut prolongée par l'addition à son extrémité extérieure d'une pile en coffrage lesté de 123 x 21 pieds, avec un retour à l'est de 55 x 25 pieds, la longueur totale de l'ouvrage à partir de la rive ayant été ainsi portée à 235 pieds. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai est maintenant de 6½ pieds à eau basse.

Durant l'exercice, $104.67 ont été dépensés pour des réparations générales.

PORT AU SAUMON.

Port au Saumon, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 13 milles à l'est de la Malbaie. Les grandes mers montent de 20 pieds; les petites mers de 13 pieds.

Ce port est fréquenté par une flottille de petites embarcations qui en l'absence de toutes communications par voie ferrée transportent tout le trafic de l'endroit.

Comme l'entrée en était obstruée par de gros rochers qui rendaient la navigation difficile, afin d'en faciliter l'accès à toutes les phases de la marée, une somme de $462.08 fut, en 1883, consacrée à miner et à enlever quelques-uns des plus dangereux rochers; les travaux furent complétés en 1884, alors qu'un montant additionnel de $499.59 fut dépensé. Pendant l'exercice 1897-98, une partie d'une batture qui gênait la navigation fut enlevée sur une étendue de 75 x 50 pieds jusqu'à 2½ pieds de profondeur à marée basse, et 40 gros rochers et un grand nombre de plus petits furent enlevés du chenal. L'ouvrage se fit à la journée au mois de novembre 1897, au prix de $294.79.

Durant le dernier exercice, la batture fut enlevée sur une longueur additionnelle de 75 à 90 pieds jusqu'à un pied de profondeur à marée basse; on a aussi miné et enlevé un certain nombre de cailloux. L'ouvrage a été fait à la journée durant le mois de juillet et coûta $403.36. Le montant dépensé pour ces travaux, est de $1,659.82.

POINTE-CLAIRE.

Pointe-Claire, chef-lieu du comté de Jacques-Cartier, est un endroit fréquenté par les touristes sur la rive nord du lac Saint-Louis, à 14 milles à l'ouest de Montréal. Le 26 octobre 1898, le gouvernement fit un arrangement avec la Compagnie du Grand-Tronc, du Canada, et loua pour 20 ans, le quai de la compagnie, qui est une solide construction de pierres et de terre de 1,000 pieds de longueur, sur une largeur moyenne de 45 pieds et située au pied de l'avenue du Grand-Tronc. Durant le dernier exer-

cice, un caisson à joints clos, en bois carré, de 124 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur, a été construit au bout de ce quai à angles droits avec celui-ci, de manière à former un T. L'extrémité ouest de cette annexe a été construite de manière à servir de brise-glaces. L'ouvrage, fait à la journée, a coûté $4,022.06.

PORT-DANIEL.

Port-Daniel, comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 45 milles de Percé et à 22 milles de New-Carlisle.

Construction.—Durant la session de 1886 un montant fut voté pour la construction d'un quai. Les travaux exécutés par contrat et terminés eu 1889 coûtèrent $20,-487.58. Le quai avait 350 pieds de long, 20 pieds de large dans les premiers 200 pieds et 30 pieds de large dans les autres 100 pieds, et une pile de 50 pieds carrés par 26 pieds de haut au bout du large, où il y avait 13 pieds d'eau à mer bass des grandes marées. En 1899 un contrat fut passé pour la construction d'un prolongement de 75 pieds de long, 50 pieds de large et 27 pieds de haut. L'ouvrage terminé en 1890 coûta $12,586.44. La jetée a maintenant 425 pieds de longueur et est construite en pièces de bois solide de 12 pouces sur 12. Les poutres transversales et longitudinales sont en bois rond de pas moins de 14 pouces de diamètre.

L'annexe construite en 1890 ayant cédé d'environ trois pieds et demi, il fut nécessaire, en 1895, de la réparer. Les poutres transversales et longitudinales ont été renouvelées et on refit toute la structure pour l'amener à la hauteur du corps principal de la jetée. Les travaux, faits à la journée, ont coûté la somme de $998.54.

On dû faire des travaux analogues de reconstruction et des réparations, en 1897, au corps principal de la jeteé, qui, à différents endroits, avait cédé d'environ trois pieds et demi. Le hangar à marchandises fut aussi enlevé de l'extrémité du large de la jetée, où il était auparavant, pour le reconstruire à l'extrémité du large de l'annexe. Une partie de ce hangar a été divisée et organisée en salle d'attente.

Le montant total dépensé s'est élevé à $1,992.75.

En 1898, il fut nécessaire de niveler, sur une longeur de 82 pieds, à l'extrémité de la jetée touchant à la rive. L'ouvrage, fait à la journée, a coûté la somme de $170.51.

Durant le dernier exercice, la somme de $767.89 a été dépensée pour remplir de pierres les parties affouillées des fondations; on répara aussi le coin sud-est du large, et le planchéiage des extrémités extérieures fut aussi en parti renouvelé.

Le montant total dépensé à Port Daniel depuis 1887 a été de $37,003.71, réparti comme suit:

Construction	$33,074 02
Réparations	3,929 69
Total	$37,003 71

PORT-LEWIS.

Port-Lewis, dans le comté de Huntingdon, à 51 milles au sud-ouest de Montréal, est situé sur la rive sud du lac Saint-François. Durant l'année fiscale, un droit de passage ainsi qu'un ancien quai ont été achetés de S. Carson pour la somme de $150. La partie supérieure était antérieurement détériorée et a été enlevée jusqu'au bas niveau de l'eau et reconstruite en un solide coffrage sur une hauteur de six pieds.

Le quai a une longueur de cent pieds et est parallèle au chenal; il a 34 pieds de largeur sur 58 pieds, et 20 pieds sur la balance des 42 pieds.

La profondeur de l'eau, à son extrémité du large, est de huit pieds. Le quai est réuni à la rive au moyen d'une culée solide en pierres de 75 pieds de longueur et 20 pieds de largeur.

A l'un des angles du quai un entrepôt de 20 pieds sur 24 a été construit. Les travaux, faits à la journée, ont coûté, y compris le coût d'achat et le droit de passage, la somme de $2,494.47.

QUÉBEC—QUAI DE LA REINE.

Durant la dernière année fiscale, on a dépensé la somme de $636 pour renouveler une partie du lambrissage du quai. Le bois employé a été de l'orme, et l'on a fait aussi quelques réparations minimes.

RIVIÈRE CAP DE CHATTE.

La rivière Cap de Chatte est située sur le Saint-Laurent, à l'extrémité ouest du comté de Gaspé. Durant le dernier exercice, une jetée a été construite le long du bord supérieur du chenal que suit la rivière Cap de Chatte, pour se jeter dans le golfe Saint-Laurent au point où elle prend sa source. Le but de cette jetée est de faciliter l'entrée des navires dans le bassin formé par l'embouchure de la rivière et, en même temps, pour permettre à ses vaisseaux de flotter plus longtemps à l'intérieur de ce bassin, où ils chargent ou laissent leur cargaison.

On a aussi suggéré de nettoyer l'intérieur du bassin afin d'augmenter la profondeur du chenal de la rivière à l'endroit où elle se jette dans le golfe. A ce point le lit du chenal est beaucoup plus élevé qu'à l'intérieur du bassin. Cette jetée, commencée le premier mai dernier, était en bonne voie d'exécution à la fin de l'année fiscale, et le montant total voté par le parlement avait tout été dépensé. La jetée a 368 pieds de longueur sur une hauteur moyenne de 14 pieds et une largeur moyenne de 21 pieds à son sommet.

La partie ouest repose sur une terre qui assèche à marée basse, tandis que le côté faisant face à la rivière est de 300 pieds.

Tout l'ouvrage consiste en un solide coffrage en épinette et en cèdre de douze pouces sur douze et rempli de lest en pierres. Les travaux, faits à la journée, ont coûté la somme de $3,502.08.

RIVIÈRE DU LOUP (EN BAS)

Le village de la Rivière du Loup, maintenant appelé Fraserville, est le chef-lieu du comté de Témiscouata et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 114 milles en bas de Québec. Les grandes mers montent 19 pieds. Les marées des mortes eaux, 12 pieds.

Construction.—En 1885 une jetée bâtie en caissons à joints clos, remplie avec du lest de pierre fut complétée à l'extrémité d'une pointe de terre appelée Pointe de la Rivière du Loup, distante du village d'environ un mille, à un coût total de $170,129.35. Elle était longue de 1,641 pieds sur une largeur uniforme de 30 pieds à l'exception de 50 pieds de sa partie extérieure qui était large de 124 pieds. Sa tête était de 40 pieds de hauteur au-dessus du lit de la rivière et reposait dans 16 pieds d'eau aux marées basses des grandes mers du printemps. En 1874-75, une extension à la tête de la jetée, de 100 pieds de long par 50 pieds de large et 42 pieds de hauteur fut bâtie par contrat au coût de $29,158.94. En 1887 une salle d'attente combinée avec un hangar de fret fut érigée à la tête de la jetée et quelques réparations furent exécutées au garde-fou et aux portes au coût de $3,169.79. En 1891, un garde-fou fut construit tout le long de la jetée sur le côté est et quelques réparations furent faites au plancher au coût de $740.40.

Réparations.—Durant les dix premières années de la confédération, $1,861.86 ont été dépensées en menues réparations. En 1879, des réparations complètes ont été commencées à la jetée; elles furent terminées en 1883 au coût de $15,282.83. La construction s'étant affaissée, au point que les vagues passaient par-dessus, fut élevée

de 3 pieds et une cale pour les vaisseaux fut creusée le long de sa face ouest à une profondeur de 16 pieds aux basses marées des grandes mers. La jetée fut grièvement endommagée au printemps de 1885, ce qui nécessita des réparations considérables exécutées en 1886 au coût de $9,222.78. Diverses réparations aux pièces de parements, au plancher, aux garde-fous et aux plans inclinés furent exécutées chaque année, de 1888 à 1897 inclusivement, au coût total de $2,756.00. Durant l'année passée, le plancher a été renouvelé sur une longueur de 1,150 pieds par une largeur de 30 pieds; la partie de la structure sous la voie du chemin de fer a été renforcée, 500 pieds du couronnement renouvelé, 16 nouveaux poteaux furent plantés, peinturés et couverts de couronnements de zinc, deux échelles furent mises en place et une partie du vieux lambris fut boulonnée.

L'ouvrage fut fait à la journée, au coût de $2,982.43.

Durant le dernier exercice le coffrage formant l'angle du quai, près de l'extrémité donnant sur la rive, a été renouvelé sur une longueur de 180 pieds; on a aussi réparé le terrassement, entreprise commencée l'année précédente du côté du nord-est, qui avait été sérieusement endommagé par la tempête du 15 octobre 1898, a été réparé. Quatre poteaux d'amarrage ont été posés. L'ouvrage a été fait à la journée et coûta $3,689.47.

Le montant total dépensé dans ces travaux est de $234,003.09, réparti comme suit:

Construction avant la confédération....	$170,129 35
" depuis "	28,069 13
Réparations....	35,804 61
Total....	$234,003 09

RIVIÈRE DU SUD.

La ville de Montmagny, dans le comté du même nom, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, sur le chemin de fer Intercolonial, 40 milles en bas de Québec. Du sud-ouest au sud-est, la ville est traversée par la rivière du Sud dont les berges, sous l'action combinée de la glace et du courant rapide, furent considérablement dégradées, spécialement du côté sudéest où le chemin fut en partie emporté.

Construction.—Pour prévenir l'aggravation des dommages, un contrat fut passé pour la construction d'un ouvrage de protection qui fut commencé en décembre 1894 et complété en mai 1895, au coût de $5,105.96. L'ouvrage consistait en un mur de soutènement en maçonnerie sèche, 830 pieds de long, 7 pieds de large à la base se retrécissant jusqu'à 5 pieds au sommet et ayant une hauteur moyenne de 7 pieds. Le remplissage en arrière fut fait de pierres cassées et deux ponceaux furent construits pour l'écoulement de l'eau des terres attenantes. Le mur de soutènement fut bâti à partir du pont du chemin de fer Intercolonial dans la direction sud, le long de la côte sud-est de la rivière. Durant les crues du printemps 1896, les parties supérieures du mur furent dérangées par la glace qui fut emportée par-dessus le mur, dans le chemin, le rendant impassable pour plusieurs semaines. Il devint dès lors nécessaire de réparer la portion endommagée du mur en rétablissant avec du ciment les assises déplacées, et d'augmenter la hauteur de tout l'ouvrage de deux pieds pour empêcher la glace d'être emportée encore par-dessus. L'ouvrage fut exécuté à la journée durant l'année 1896-97, au coût de $3,993.08.

Réparations.—Durant l'année 1897-98, de menues réparations au mur de soutènement furent effectuées au prix de $9.76.

Le montant total dépensé pour cet ouvrage est de $12,096.56.

Durant le dernier exercice, le mur a de nouveau été prolongé de 125 pieds; le sommet de cette nouvelle partie a été faite. La pierre a été tirée de la carrière durant les mois de février et mars; les travaux de maçonnerie ont été exécutés en mai, et le montant total dépensé durant l'exercice a été de $2,987.72.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Durant le dernier exercice les trois brise-lames en haut du pont du chemin de fer de la rive sud sur le Richelieu, ont été réparés. Le remplissage a été refait et les pièces de bois à leur sommet qui avaient été endommagées, ont été enlevées et remplacées.

L'ouvrage, fait à la journée, a coûté la somme de $555.93.

RIVIÈRE TOULADITE.

La rivière Touladie, dans le comté de Témiscouata, prend sa source dans le lac Touladie qui se jette dans le lac Témiscouata. La distance entre les deux lacs est de quatre milles et demi.

Durant l'automne de 1898 un examen complet de la rivière a été fait entre les lacs plus haut mentionnés en vue d'en enlever les obstructions et de la rendre navigable pour les vaisseaux de léger tonnage.

L'ouvrage a coûté la somme de $1,401.70.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière prend sa source dans les townships de Bolton, dans le comté de Brome. Plusieurs grands lacs s'y déversent et son cours est de 90 milles.

La rivière Yamaska traverse les comtés de Brome, Misisquoi, Rouville, Bagot et Saint-Hyacinthe, Richelieu et Yamaska, et se jette à la tête du lac Saint-Pierre. Son côté sud-est a huit milles en aval de Sorel.

Un contrat, pour la construction d'une écluse et d'un barrage à l'Ile à Cardin, à un mille et trois quarts en aval du village Saint-Michel de Témiscouata, et environ quatre milles et demi de l'embouchure de la rivière, a été passé en 1881. Cet ouvrage a été terminé en 1886. L'écluse donne cinq pieds et trois quarts d'eau. Par l'exécution de ces travaux et aussi en draguant subséquemment le banc de sable en aval, la rivière a été rendue navigable pour les vaisseaux de léger tonnage jusqu'à Bell Point, sur le rapide de la Grosse Roche, soit une distance de vingt milles.

En 1890, 170 pieds du barrage ont été enlevés. On reconstruisit la partie endommagée deux pieds plus bas que ce qui restait de l'ancien barrage afin d'empêcher l'écluse d'être submergée à chaque crue des eaux.

Durant le dernier exercice on a mis la hauteur du barrage uniforme. 345 pieds de planchéiage ont été renouvelés en madriers d'épinette rouge de quatre pouces.

Du lest en pierre a été déposé dans la partie des ouvrages là où la chose était nécessaire.

Le montant total dépensé durant l'exercice est $2,894.14, réparti comme suit:

Réparations	$2,278 25
Personnel et entretien..................................	615 93
Total	$2,894 14

SAINTE-AGATHE DES MONTS.

Sainte-Agathe des Monts, comté de Terrebonne, est située sur la rive ouest de la Rivière du Nord, à environ 30 milles au nord-ouest de Saint-Jérôme.

A une distance égale du village, c'est-à-dire à 3 milles, se trouvent deux lacs, le lac des Sables, dans le canton Beresford, et le lac des Castors, dans le canton Howard. Ces deux lacs sont réunis par un petit cours d'eau appelé la rivière aux Castors. Ce cours d'eau n'est pas navigable, mais on s'en sert pour le flottage des billots. Durant l'exercice de 1898, le chenal de la rivière a été amélioré: on a enlevé des roches et des cailloux, au coût de $298.

Durant le dernier exercice, on dépensa $340.39 pour améliorer davantage le chenal de la rivière aux Castors, d'où on a enlevé d'autres cailloux et divers obstacles.

Le montant total dépensé à cet endroit est de $646.39.

SAINT-ALEXIS.

Saint-Alexis est situé sur la rive sud de la Baie des Ha! Ha!, rivière Saguenay à environ 63 milles de l'embouchure de celle-ci:

Afin de procurer des accommodations additionnelles au commerce toujours croissant de la localité et de permettre aux steamers fréquentant le Saguenay, d'y faire escale, le parlement vota à sa dernière session, $4,000 pour la construction d'une pile isolée à une faible distance de la rive. La pile est de 60 pieds de longueur, sur 30 pieds de largeur et 39 pieds de hauteur. L'extrémité du large baigne dans 13 pieds d'eau aux basses marées et se trouve à 700 pieds de la rive. L'ouvrage consiste en un coffrage en bois solide, lesté de pierres, et lambrissé de pièces de bois de cinq pouces.

L'ouvrage, fait à la journée, a coûté $3,999.90.

SAINT-ALPHONSE.

Saint-Alphonse est à la tête de la Baie des Ha! Ha!, sur la rivière Saguenay, à 66 miles de son embouchure. Durant le dernier exercice, on a terminé le planchéiage du quai sur une longueur de 275 pieds. Le côté nord-est de la jetée a été lambrissé en épinette rouge de cinq pouces d'épaisseur, sur une longueur de 275 pieds.

L'ouvrage, fait à la journée, a coûté $2,000.57.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

La paroisse de Sainte-Anne du Saguenay est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, 72¼ milles en amont de Tadoussac et vis-à-vis la ville de Chicoutimi. La population en 1897 était de 2,000. En outre de l'église et du bureau de poste la paroisse renferme sept magasins, quatre fabriques de fromage, un four à chaux, une briqueterie et une poterie. Le seul marché pour les produits des fermes de cette section de la rive nord de la rivière est Chicoutimi.

Les grandes marées s'élèvent à 15 pieds. Les marées des mortes-eaux 8 pieds.

Construction.—Dès l'année 1879 le gouvernement fédéral fut requis de construire un quai de débarquement pour l'accommodation des habitants du district. La requête cependant ne fut prise en considération qu'en 1888, alors qu'une partie du bois de charpente nécessaire pour la construction proposée fut achetée au coût de $2,100.

En 1889 le quai fut commencé à partir du rivage, vers le large, et à la fin de l'année 1888-89, une portion de 77 pieds de long par 39 pieds de large comprenant un plan incliné de 12 pieds de large sur sa face inférieure ou orientale avait été achevée au coût de $2,109.69. Elle fut construite en caissons à joints clos remplis de lest de pierre.

En 1890 cette pile fut prolongée de 87 pieds sur une largeur de 27 pieds au coût de $2,045.50, et en 1891 une longueur de 50 pieds de caissons semblables, de 27 pieds de large, fut ajoutée au coût de $2,498.96. En 1892 une pile de front de 30 pieds de long par 60 pieds de large par 20 de haut fut construite à une distance de 250 pieds en dehors de l'extrémité de l'ouvrage achevé l'année précédente au coût de $2,262.11, et en 1896 cette pile fut élevée de 8½ pieds au-dessus des grandes marées ordinaires. En vue de l'achèvement du quai jusqu'au rivage une somme de $5,573.25 fut dépensée en 1897 pour la construction de deux caissons longs chacun de 87½ pieds et larges de 25 pieds placés à 25 pieds l'un de l'autre et 25 pieds de la tête du quai et des piles du rivage. Durant l'année dernière les trois ouvertures de 25 pieds laissées dans la structure furent recouvertes,le planchéiage y fut fait et le travail achevé jusqu'au

rivage au coût de $746.70. Le quai est maintenant long de 27 pieds pour les 119 pieds suivants, large de 25 pieds pour les 250 pieds suivants et, finalement, large de 60 pieds pour les 30 pieds restants. Il est élevé de 28½ pieds au-dessus du lit de la rivière à sa partie extérieure, et repose dans 7½ pieds d'eau aux marées basses des grandes mers. Il est solidement bâti d'un bout à l'autre en caissons à joints clos remplis de lest de pierre.

Quelques fragments de roc furent enlevés en 1894 du voisinage de la tête du quai, au coût de $99.30.Durant toute la saison de navigation un steam-boat fait le service régulier de la traversée, chaque heure, de Sainte-Anne à Chicoutimi.

Durant le dernier exercice, le terrassement de la partie du quai construite en 1888 a été renouvelé sur une longueur de 250 pieds. On a lambrissé les côtés des ouvrages en caissons faits en 1897 sur une étendue de 200 pieds, et des défenses ont été posées aux angles. Les travaux ont été faits à la journée et coûtèrent $1,090.81.

Le montant total dépensé dans cette construction a été de $19,534.18.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Le village de Sainte-Anne de Sorel, dans le comté de Richelieu, est situé à la tête du lac Saint-Pierre, sur la rive sud du Saint-Laurent, deux milles en bas de la ville de Sorel. Pendant les crues du Saint-Laurent, au printemps, une portion considérable de la paroisse de Sainte-Anne et des Iles qui sont vis-à-vis se trouvent submergée. Pour prévenir la glace d'être emportée par les inondations au-dessus des terrains bas le long du rivage dix brise-glaces furent construits en 1881 et 1890 au village ou dans les environs.

Construction.—Les deux premiers brise-glaces furent construits en 1881-82 dans le chenal du Moine, un des chenaux de Saint-Laurent, à deux milles environ en bas du village de Sainte-Anne. Ils étaient de 30 pieds carrés et remplissaient entièrement le but proposé. Leur coût total fut de $1,957.97. A la fin de l'année 1882-83 la construction de deux brise-glaces additionnels fut commencée dans le même chenal. Ils furent achevés durant l'hiver de 1883-84, au coût de $3,536.38. Un autre brise-glaces construit en 1885 à la tête du chenal du Moine à un coût de $1,176.53, et des réparations furent exécutées au montant de $7.20, à ceux construits en 1884. Le sixième brise-glaces fut construit en 1886 au coût de $1,321.86, lequel montant comprenait aussi le coût des réparations effectuées aux brise-glaces bâtis en 1884. Pour apporter plus de protection contre la poussée des glaces, un septième brise-glaces fut construit en 1887 à une courte distance au-dessous de celui bâti en 1885; le coût en fut de $836.66. Le huitième brise-glaces fut bâti en 1888 sur la propriété de Bruno Péloquin, et un des brise-glaces érigés en 1884 fut exhaussé de 3 pieds 4 pouces, au coût de $947.68. En 1889 un autre brise-glaces fut bâti à l'entrée du chenal du Moine, environ à 11½ milles au-dessous du village. Il était long de 30 pieds, large de 24 pieds, haut de 21½ pieds, et coûtait $2,708.28. En 1890 les matériaux nécessaires pour la construction d'un autre brise-glaces vis-à-vis l'église furent achetés au coût de $2,497.11, et en 1891 la construction fut poussée jusqu'à une hauteur de 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau au coût de $1,696.25. Le brise-glaces mesure 10 pieds par 25 pieds à la base et 56 pieds par 24 au sommet. Il repose dans 7 pieds d'eau et à une hauteur de 12 pieds.

Durant l'année 1898, trois nouveaux brise-glaces ont été construits pour la protection des propriétés qui n'étaient pas garanties par les anciennes et l'un de ces derniers fut renforcé et réparé. Les nouveaux brise-glaces mesurent 24 pieds par 20 pieds et sont hauts de 12 à 14 pieds.

Le coût total s'est monté à $3,514.68.

Le montant total dépensé pour les brise-glaces de Sainte-Anne, le long du chenal du Moyne, est de $21,876.96; cela comprend les réparations faites aux anciens ouvrages aussi bien qu'à la construction des nouveaux. Durant le dernier exercice trois brise-glaces additionnels ont été construits en face de la ville de Sorel à une hauteur

d'environ 1,500 pieds en amont du quai de Sainte-Anne de Sorel et trois à environ un mille et demi en aval du même endroit.

Ces brise-glaces ont été construits en pruche et seront des plus analogues à ceux construits l'année précédente; ils ont 24 pieds sur 20 et une hauteur variant de 12 à 18 pieds, selon la localité et le niveau du terrain. L'ouvrage commencé le 16 juillet et terminé le 4 décembre a coûté la somme de $3,594.38.

Au commencement du mois d'octobre, la construction d'une jetée-débarcadère, touchant au quai de Sainte-Anne de Sorel, a été commencée. Cette jetée consiste en un ouvrage de 100 pieds de longueur, sur 18 pieds à sa face, 14 pieds à son sommet ; la hauteur varie de deux à sept pieds. De la pruche de dix pouces carrés a été employée dans cette consruction; pour lambrisser les brise-lames on a employé des madriers de 6 pouces et pour le planchéiage des madriers de trois pouces. Tout l'ouvrage a été lesté de pierres.

Dans la jetée-débarcadère, on a déposé cinq toises de pierres pour rendre l'accès du quai plus facile. Ces travaux ont été terminés le trois novembre et ont coûté la somme de $1,596.89. Le montant dépensé durant l'année fiscale a été de $5,191.05.

SAINT-ANICET (QUAI).

Saint-Anicet est un village situé dans le comté de Huntingdon, à 10½ milles de la station White sur le chemin de fer du Grand-Tronc, (division Montréal et Champlain) et 56 milles sud-ouest de Montréal sur la rive du lac Saint-François. On y compte une église catholique romaine, trois magasins, deux hôtels et un bureau de télégraphe.

Population 250. Ce quai fut bâti en 1862, au coût de $1,920 et se tient à 5 pieds et 3 pouces au-dessus de l'eau basse. Il a 300 pieds de long ; la largeur, pour les 200 pieds les plus rapprochés du rivage, est de 13 pieds, et les autres 100 pieds ou la pile extérieure, de 35 pieds.

La culée du rivage est construite d'un caisson solide sur une longueur de 47 pieds et les 153 pieds restant de l'abord sont supportés sur quatre caissons de 12 par 13 pieds de long, réunis par des travées composées des solives et d'un plancher. En 1889-90, quelques légères réparations furent faites au montant de $48.88. En 1893-94 la pile extérieure de 100 pieds par 35 qui est en caisson solide, fut reconstruite à partir de la ligne de l'eau par M. L. N. Masson, entrepreneur, au coût de $1,500.00. Un hangar pour l'accommodation des passagers et du fret fut aussi bâti sur le quai la même année, au coût de $225.35. En 1897-98, une somme de $2,197.95 fut dépensée pour l'addition d'une aile ou retour de 60 pieds de long par 30 pieds de large à l'extrémité extérieure et 40 pieds de large à l'extrémité intérieure, sur la partie du côté du quai qui se trouve en haut du courant, ayant pour objet de permettre aux vaisseaux de mouiller au bout du quai au lieu d'à côté, où il est très difficile d'aborder pendant les gros temps causés par les vents d'ouest. Cette addition fut construite en caissons à joints clos, jusqu'au niveau de l'ancien quai et fut recouverte en madriers de trois pouces. En dehors du montant susmentionné, quelques légères réparations furent faites au vieux quai. Le montant total dépensé pour cet ouvrage est $7,976.70, comme suit:—

Construction	$5,541 70
Reconstruction	2,360 45
Réparations	74 55
Total	$7,976 70

Durant l'exercice de 1898-99, on a dépensé $1,423.75, pour terminer l'ouvrage plus haut mentionné et pour réparer l'ancien quai. L'ouvrage a été fait à la journée.

SAINT-FULGENCE (pile isolée.)

Saint-Fulgence (autrement appelé l'Anse-au-Foin) est un petit village dans le comté de Chicoutimi, sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 10 milles de Chicoutimi. Il renferme une église catholique romaine, quatre magasins et deux scieries.

Population de la paroisse: 1,000.

En 1897-98, le ministère commença la construction d'une pile isolée en caisson à joints clos pour permettre aux goélettes et aux steamers de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario de débarquer le fret et les passagers en tout temps. Cette pile est longue de 60 pieds, large de 30 pieds et fut construite durant l'année à une élévation de 30 pieds du lit de la rivière. On se propose d'achever l'ouvrage jusqu'à une élévation de 30 pieds dans un avenir prochain. La pile s'enfonce dans 10 pieds d'eau aux basses marées des grandes mers sur une distance d'environ 2,500 pieds au large, à la marque des eaux hautes. Les grandes marées montent à 20 pieds. Les marées des mortes eaux, à 13 pieds. Le montant dépensé pour cet ouvrage durant l'année 1897-98 a été de 2,998.04.

Durant le dernier exercice, le quai a été haussé de cinq pieds, et on a lambrissé les côtés sur une longueur de 90 pieds. Quinze toises de lest additionnel en pierre ont été disposées à l'intérieur de la pile. Le montant dépensé durant l'exercice a été de $1,498.38, ce qui porte à $4,496.42 le montant total dépensé dans cette localité.

SAINTE-GENEVIÈVE.

Sainte-Geneviève, dans le comté de Jacques-Cartier, est situé à 15 milles à l'ouest de Montréal, à 3 milles au nord de Beaconsfield. C'est une station du chemin de fer Pacifique Canadien et du chemin de fer Grand Tronc, et la paroisse est sise sur la rive sud de la rivière des Prairies. Durant l'année fiscale 1898-99, on a dépensé $1,036.16 pour réparer le quai. Le lambrissage a été renouvelé sur une longueur de 120 pieds et sur une hauteur de 16 pieds. Du bois de 8 pouces d'épaisseur a été employé. Quatre des caissons ont été exhaussés de 1 à 3 pieds, et les solives ont été partiellement renouvelées. L'ouvrage a été fait à la journée.

SAINT-IRÉNÉE.

Le village de Saint-Irénée est situé sur la rive nord du Saint-Laurent dans le comté de Charlevoix, 78 milles en-bas de Québec et 5 milles à l'ouest de la Malbaie. Il renferme une fromagerie, deux moulins à farine et quatre scieries. Les grandes marées montent à 19 pieds. Les marées des mortes-eaux a 12 pieds.

Construction.—En septembre 1886, un contrat fut passé pour le déplacement d'une pile de 80 pieds de long par 30 pieds de large et 18 pieds de haut, depuis les éboulements jusqu'à cet endroit et pendant l'année, l'ouvrage fut fait au coût de $3,284.87. La pile fut enfoncée dans 12 pieds d'eau aux marées basses des grandes mers sur une distance d'environ 535 pieds à partir de la marque des eaux hautes. En 1888 et 1889, la pile fut exhaussée de 19 pieds, entièrement réparée et planchéiée au coût de $5,689.48. En 1896, un prolongement en caissons de 60 pieds de long par 22 de large et d'une hauteur moyenne de 30 pieds fut bâti vers le rivage en ligne avec le côté est de la pile au coût de $2,128.68.

Une partie de ce prolongement fut emportée par la glace en janvier 1897; elle fut reconstruite en mai et juin 1897 et faite longue de 62 pieds par 32 pieds de large et 33 pieds de haut, au coût de $3,588.31, lequel montant comprenait aussi le coût de réparations nécessaires à la pile. Durant l'année 1897-98, un autre prolongement en caissons à joints clos de 185 pieds de long, 22 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 23 pieds fut construit vers le rivage, au coût de $4,000.94. On est actuellement à compléter le quai jusqu'au rivage.

Réparations.—Diverses réparations ont été effectuées à la pile en 1894 et 1895, alors que les sommes de $79.99 et $21.50 furent dépensées. En 1896, une somme de $781.20 fut dépensée pour des réparations générales.

Améliorations à l'embouchure de la rivière.—Le quai est construit à environ un tiers de mille vers l'ouest d'une petite rivière. En 1890, une somme de $501.73 a été dépensée pour enlever des roches à l'embouchure de la rivière, de façon à permettre aux goélettes d'hiverner là en sûreté. Avec les roches enlevées un petit brise-lames fut construit pour mieux protéger l'entrée de ce petit port contre les vents du nord-est.

Durant l'année fiscale dernière le quai a été complété et a coûté $5,024.50. Le quai a 655 pieds de long et 80 pieds de front.

Le montant total dépensé à Saint-Irénée est de $25,101.26, réparti comme suit:

Construction du quai et améliorations................	$23,716 84
Réparations..	882 69
Améliorations à l'embouchure de la rivière............	501 73
Total	$25,101 26

SAINT-JEAN-DESCHAILLONS.

Saint-Jean-Deschaillons est un village important du comté de Lotbinière, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, 108 milles en bas de Montréal.

La principale industrie du village est la fabrication des briques, dont dix millions sont annuellement fabriquées. Environ 25 bateaux et au delà de 200 hommes sont exclusivement employés, durant la saison de navigation, à l'expédition de ces briques à Montréal.

Le coût du fret pour Montréal était très élevé à cause de la nature extrêmement dangereuse du lit de la rivière, près du rivage, et les vaisseaux chargés avaient à régler leur départ durant les mortes-eaux par les grandes marées, ce qui était la cause de bien des délais vexatoires. L'attention du ministère fut en conséquence appelée sur la nécessité du creusage et de l'enlèvement des obstructions de roches dans le lit de la rivière, en face des hangars à briques, dans le but d'offrir de plus grandes facilités de chargement et d'abordage aux bateaux fréquentant la localité. En 1896-97, la somme de $483.55 fut dépensée pour l'enlèvement des obstacles les plus dangereux à une profondeur de 3 à 8 pieds aux eaux basses. En 1897, entre le 4 mai et le 30 juin, le cure-môle *Nithsdale* fut employé à creuser un chenal conduisant au quai de la briqueterie aussi bien qu'en face des dits quais jusqu'à une profondeur de deux pieds au niveau des eaux basses. Quatre coupes adjacentes de 1,750, 1,879, 950 et 850 pieds de long furent pratiquées ayant chacune une largeur de 25 pieds, enlevant un montant total de 47,705 verges cubes de glaise et de roches.

L'arrache-pierre n° 1 fut employé, du 5 septembre au 8 octobre et du 1er au 30 juin, à enlever d'énormes roches du chenal échappées au cure-môle; la quantité ainsi échappée et enlevée était de 281 verges cubes. Cet ouvrage permet aux bateaux et autres embarcations de rivière employées dans le commerce de briques, de partir avec des charges complètes sans courir le risque de frapper les rochers et de s'y briser. La somme dépensée durant l'année fut de $4,998.35.

Le montant total dépensé pour cet ouvrage est comme suit :—

Durant l'année 1896-97..................................	$ 483 55
" " 1897-98..................................	4,998 35
" " 1898-99..................................	4,902 62
Total..	$10,384 62

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent, dans le comté de Montmorency, sur la rive sud de l'Ile d'Orléans, est à dix milles à l'est de Québec; la localité est très fréquentée durant l'été. Les marées du printemps montent de vingt pieds et baissent de treize pieds.

Construction.—Un caisson isolé de 104 pieds sur 32 de largeur et sur lequel un phare a été construit, a été commencé en 1866. L'extrémité du large de ce quai baignait dans sept pieds d'eau aux marées basses du printemps.

En 1866 une somme de $8,476.58 a été dépensée pour réparations.

Le quai et le phare ont été terminés en 1868 et l'on dépensa alors la somme de $7,208.96. On constata, cependant, que ce caisson isolé était trop rongé pour résister à la pression des glaces et on décida de le continuer jusqu'à la rive. Dans ce but en 1869, une somme de $7,492, et en 1872, la somme de $1,326.25, y ont été dépensés. Le montant total dépensé de 1867 à 1882, y compris les réparations, a été de $17,245.83.

Ce quai avait alors 600 pieds de longueur, sur vingt pieds de largeur à l'exception des 104 pieds à l'extrémité du large où il avait trente-deux pieds de large.

En 1888, l'ouvrage reliant le quai et la rive a été terminé et l'on dépensa la somme de $413.24. Afin d'obtenir une profondeur d'eau de neuf pieds à l'extrémité du quai un contrat a été passé en 1890 pour la construction d'une annexe de 60 pieds de longueur, soixante pieds de largeur à son extrémité du large et cinquante pieds de largeur à l'extrémité où il se réunit à l'extrémité du quai.

L'ouvrage était terminé en 1891 et la somme de $7,841.87 a été dépensée.

Le quai est aujourd'hui de 600 pieds de longueur, vingt pieds de largeur, à son extrémité donnant à la rive, et 32 pieds de largeur sur les 164 pieds de son extrémité du large où il y a neuf pieds d'eau aux marées basses du printemps.

Réparations.—En 1887 des réparations générales ont été faites au corps principal du quai et la somme de $1,304.63 a été dépensée en 1889. Le chemin de voiture a été réparé et partiellement renouvelé au coût de $369.28 et en 1892 la somme de $206.06 a été dépensée pour réparations au débarcadère mobile qui avait été brisé durant la tempête du mois d'août 1891.

En 1893, le ponton en-dessous du débarcadère mobile ayant été enlevé on décida de baisser et de lever ce débarcadère au moyen de treuils, de chaînes; des réparations minimes ont aussi été faites au plancher et l'on dépensa la somme de $250.65.

En 1891, un hangar ouvert avec un petit hangar a marchandises et une salle d'attente ont été construits à la tête du quai. Toute la construction a 40 pieds de long, 25 pieds de large, avec un toit en feuille de fer; le tout coûtera la somme de $665.47. Le planchéiage du sommet a été partiellement renouvelé en 1895-96, et la somme de $56.00 et celle de $179.17 dans chacune de ces annexes respectives, ont aussi été dépensées

Durant l'année fiscale, le sommet de l'ancien quai s'étant détérioré, sur une hauteur de six pieds environ, on en recommança la reconstruction deux pieds plus haut que la hauteur originaire; on employa du pin et du cèdre, et cet ouvrage a coûté la somme de $2,008.99. On continue les travaux dans le moment actuel et le 15 octobre 1898, durant une grande tempête, les chaînes du débarcadère mobile s'étant brisées, les dommages furent réparés au coût de $144.82. Le montant total dépensé, durant l'année fiscale s'est élevé à la somme de $2,153.81.

Le montant total dépensé à Saint-Laurent est de $39,103,18, réparti comme suit:—

Construction avant la confédération....	$ 8,416 58
Extension et améliorations depuis la confédération....	25,753 17
Réparations....	4,933 43
Total....	$39,103 18

SAINT-MICHEL DE BELLECHASSE.

Saint-Michel de Bellechasse est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15 milles à l'est de Québec, dans le comté de Bellechasse. C'est un endroit fréquenté par les touristes durant l'été.

Construction.—Le quai public de cet endroit a été construit il y a plusieurs années par la municipalité. Il est en coffrage à parements ouverts et a une longueur de 1,090 pieds et une largeur de 30 pieds, à l'exception d'une pile d'environ 87 pieds, et d'environ 100 pieds à l'extrémité extérieure et dont la largeur est de 52 pieds, et d'environ 100 pieds à l'extrémité inférieure, où la largeur est de 22 pieds seulement. A marée basse, grandes mers, les steamers par lesquels sont expédiés les produits agricoles et qui arrêtent ici tous les jours durant la saison de navigation ne peuvent accoster le quai à cause du manque d'eau, et il faut alors se servir d'allèges pour débarquer et embarquer les passagers et les marchandises, ce qui est une source de grands inconvénients. Les grandes mers montent de 19 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

En 1894, on a lambrissé le côté du nord-est sur une longueur de 485 pieds et on a employé des madriers de trois pouces, pour empêcher le terrassement d'être endommagé par les vagues. Ce qui coûta $509.78. En 1895, le lambrissage commencé l'année précédente a été continué, sur une longueur additionnelle de 270 pieds. Sur une longueur de 326 pieds, on a renouvelé le terrassement et les défenses, au coût de $802.23.

Pendant l'exercice 1896-97, une somme de $1,034.82 a été employée à exécuter les travaux ci-après mentionnés.

En octobre 1897, un entrepôt avec salle d'attente de 40 x 22 pieds a été construit à l'entreprise au prix de $690. En outre, la cale à l'extrémité du quai a été couverte en partie de planches de pin de 3 pouces, et d'autres menues réparations ont été effectuées. Durant le mois de juin 1897, le planchéiage du sommet a été renouvelé sur une longueur de 500 pieds, et un trottoir de 3 planches de largeur a été posé au milieu du quai sur une longueur de 200 pieds. Le montant dépensé fut de $1,034.82.

Durant le dernier exercice, le couronnement a été renouvelé sur une étendue de 1,100 pieds. Une défense en chêne a été posée à l'angle extérieur de l'ouest. Le montant total dépensé à cet endroit pour la consruction et les améliorations s'élève à $8,324.54.

SAINT-NICHOLAS.

Saint-Nicholas est un village prospère de la rive sud du Saint-Laurent, 14 milles en amont de Québec, comté de Lévis. Depuis plusieurs années un petit steamer fait escale à cet endroit pour le trafic considérable des produits de ferme venant des districts environnants. Le bateau accoste à un quai appartenant à un particulier. L'extrémité du large de ce quai a été enlevée par la glace au printemps de 1896. Le propriétaire étant incapable de le réparer d'une mani(re convenable, on ne pouvait en approcher qu'aux marées hautes et avec grande difficulté. Les habitants de la localité demandèrent en conséquence au gouvernement d'acheter le quai et de le mettre en bonne condition. Les marées du printemps montent de 19 pieds et baissent de douze pieds.

Construction.—Durant le dernier exercice le quai a été acheté par le gouvernement du Dominion et la construction de sa partie supérieure a été commencée dans le mois de juillet. La tête a été entièrement reconstruite depuis le fond sur une longueur de vingt pieds, une largeur de 45 pieds et une hauteur de 33 pieds. On s'est servi de bois de 12 pouces carrés qui ont été jointoyés ; le bout de l'ancien quai du sommet a été reconstruit sur une hauteur de 6 pieds, une largeur de 21 pieds et sur une longueur de 312 pieds.

Un débarcadère mobile, se levant et se baissant au moyen de treuils et de chaînes a été construit à l'extrémité du large. On a lambrissé de planches en orme 20 pieds de la façade extérieure de chaque côté; des défenses en orme ont aussi été placées de dix pieds en dix pieds de chaque côté.

L'approche a été reconstruite de haut en bas sur une longueur de 125 pieds et une largeur moyenne de 20 pieds. Sur toute l'étendue du quai on a posé un terrassement en planches de pin de trois pouces.

Le quai est maintenant de 332 pieds de longueur en outre de l'approche, de 21 pieds de large sur une longueur de 96 pieds et large de 45 pieds à l'extrémité du large. Le sommet est de 4 pieds au-dessus des hautes marées ordinaires à l'extrémité du large et baigne dans dix pieds d'eau aux marées basses.

Le montant total dépensé pour la reconstruction de ce quai, est de $8,497.26.

SAINT-ROCH DES AULNAIES.

Saint-Roch des Aulnaies, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de l'Islet, à 70 milles en aval de Québec. Les marées du printemps montent de 20 pieds et baissent de 13 pieds.

Afin de faciliter le chargement et le déchargement des goélettes transportant les marchandises à cet endroit, $5,000 ont été votés à la dernière session du parlement, pour la construction d'un quai.

Un contrat a été passé avec MM. Viau, Lachance et Hamel, d'Ottawa, pour la construction d'un quai au coût de $6,087. Le quai aura 250 pieds de longueur, sera construit dans la direction nord-est. Cette partie consistera en coffrage de 15 pieds de large au sommet, avec une haueur moyenne de 10 pieds remplie de pierres; il ira ensuite dans un direction ouest, sur une longueure de 187 pieds et 6 pouces. Cette partie sera aussi construite en coffrage de 20 pieds de largeur au sommet, sur une hauteur moyenne de 17 pieds environ, offrant toujours un abri sûr aux goélettes à l'intérieur de la baie.

A la fin de l'exercice, l'ouvrage n'avait pas été commencé. Mais la somme de $183.46 a été dépensée en publications, annonces, etc.

TADOUSAC.

Tadousac, ou l'anse à l'Eau, est situé à l'embouchure de la rivière Saguenay, sur la rive nord. Un hangar à marchandises comprenant aussi une salle d'attente de cinquante pieds sur trente, a été construit sur le quai; un débarcadère mobile, se levant et se baissant au moyen de treuils et de chaînes qui a été construit sur le quai a été replancheié. L'ouvrage, fait à la journée, coûta la somme de $1,489.29. L'ancien quai, durant la pisciculture, a été enlevé et un barrage a été construit; le montant dépensé est de $670.48.

PROVINCE D'ONTARIO.

BAYFIELD.

Le village de Bayfield, dans le comté de Huron, est situé à l'embouchure de la rivière du même nom qui se jette dans le lac Huron, à douze milles au sud de la rivière de Goderich. Il possède une scierie et un moulin à farine.

Construction.—Le port de Bayfield fut originairement construit par la municipalité du township de Stanley, et en 1874, quand le gouvernement fédéral prit possession de l'ouvrage, il consistait en deux quais longs de 618 et de 620 pieds, à part 200 pieds à l'extrémité extérieure et à part 330 pieds à l'extrémité intérieure. Aucun état des dépenses faites par la municipalité n'est donné.

En 1874, une appropriation de $34,000 fut faite par le parlement pour l'amélioration de ce hâvre, la municipalité de Stanley y contribuant pour $10,000.

L'ouvrage fut mis sous contrat en novembre 1874 et l'on y travailla durant les saisons de 1875-76 et 1877 ; la dépense totale de 1874 à 1882 étant de $61,517.55.

Les améliorations alors exécutées consistaient en une prolongation du quai nord de 105 pieds en dehors, avec un bras de 156 pieds tourné vers le sud-ouest; en un quai généralement parallèle, du côté sud, à la ligne principale du quai opposé et distant de celui-ci de 180 pieds et long de 553 pieds, avec un retour vers la ligne de la côte de 153 pieds, tout l'ouvrage en caissons étant de vingt et trente pieds de large. La profondeur de l'eau, à l'entrée, qui était originairement de 11 pieds, fut réduite jusqu'à environ 6 pieds en 1894 par la formation de bancs de sables.

Réparations.—Durant les années 1884-85-86-87, des réparations furent faites aux quais, spécialement à celui du nord, le long duquel des pilotis à joints clos furent construits des deux côtés. Le petit caisson à l'extrémité ouest fut aussi réparé, la dépense pour ces années étant de $6,157. Pendant l'année 1897-98, une somme de $2,231.36 fut dépensée pour le reconstruction d'une partie du quai nord sur une longueur de 245 pieds, et la réparation de l'extrémité extérieure de la même construction. La somme des réparations projetées a été complétée à la fin de l'année fiscale, et un montant additionnel de $1,521 fut appliqué pour finir l'ouvrage.

Le coût total de cet ouvrage est de $73,151.98, et peut se subdiviser comme suit:—

Construction....	$61,517 50
Réparations et reconstruction..........	10,434 48
Dragage..	1,200 00
Total....	$73,151 98

Durant l'exercice, MM. Bowman et Porter, ont fait du dragage durant 130 heures et ont enlevé 5,460 verges cubes de matériaux au coût de $1,200, y compris les gages de l'inspecteur.

Le montant dépensé durant l'année fiscale est réparti comme suit:—

Réparations....	$1,521 25
Dragage..	1,200 00
	$2,721 25

GRANDE-BAIE.

Grande-Baie, situé dans le comté de Grey, à l'entrée de la baie de Colpoy, sur la baie Georgienne, environ 15 milles au nord du havre de Owen Sound. Il y a là un petit village où il se fait un commerce de bois de corde et de poteaux. En 1877, le ministère y construisit un quai au coût de $933.

La province contribua pour une somme de $400.

Le quai avait alors 335 pieds de longueur et atteignait six pieds et demi de haut au-dessus du niveau de l'eau. En 1881, le quai a été prolongé de 117 pieds jusqu'à 11 pieds et demi de haut au coût de $1,121.41. Le gouvernement contribua $500. En 1891, le ministère répara le quai,en reconstruisant les parties délabrées des caissons, depuis le bas niveau de l'eau jusqu'au plancher.

Toute la structure a été replanchéiée et un nouveau caisson de 25 pieds de long sur 25 a été construit.

L'ouvrage ci-dessus a coûté la somme de $2,065.

Durant le dernier exercice les réparations nécessaires ont été faites au plancher et aux défenses au coût de $54.60.

Le montant total dépensé à Grande-Baie est de $4,225.40.

BOWMANVILLE.

Bowmanville ou Port Darlington est situé sur la rive nord du lac Ontario, comté de Durham, à 43 milles de Toronto par chemin de fer, sur la division du Grand Tronc, de la ligne principale entre Toronto et Montréal. Population, 3,500.

Construction.—Ce port qui fut construit par la municipalité consiste en deux quais parallèles bâtis à l'entrée d'une petite crique. La jetée ouest est bâtie en caissons de 1,180 pieds de long sur 20 de large, excepté à l'xtrémité extérieure, où la largeur est de 10 pieds pour les derniers 240 pieds. Sur cette portion agrandie s'élèvent un entrepôt et un phare.

Le dessus des quais est de sept pieds au-dessous du niveau des plus basses eaux.

A l'extrémité extérieure, il y a à peu près onze pieds d'eau, la hauteur totale de l'ouvrage étant à peu près de 19 pieds. On ne peut obtenir aucun état quant au montant dépensé par la municipalité en rapport avec ce havre. Jusqu'à 1897, aucun ouvrage de construction ne fut fait par le ministère, mais l'entrée du chenal et l'intérieur du port ayant une tendance à se remplir furent maintenus en état par le gouvernement fédéral par le creusage.

Réparations.—Durant l'année 1897-98, le quai est fut réparé et quelque 500 pieds d'un ouvrage de pilotis de protection furent exécutés sur le côté du havre pour prévenir le remplissage constant du chenal par le sable, et l'extrémité extérieure du quai ouest ayant été détruite par des tempêtes fut reconstruite.

Durant le dernier exercice on a replanchié toute la jetée de l'est. On a renouvelé les défenses en bois de l'extrémité nord de la jetée de l'est. On a employé dans cet ouvrage 83,569 pieds de bois, et 1,535 livres de fer, qui ont coûté avec la main d'œuvre $2,000.

Le montant total dépensé à cette localité, non compris le dragage, est de $5,999.99 pour la construction et améliorations.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington, dans le comté de Wentworth, est simplement une coupe pratiquée à travers une pièce de terre basse qui sépare partiellement le lac Ontario d'une grande étendue d'eau profonde appelée Baie de Burlington, permettant aux vaisseaux d'atteindre les quais à la ville de Hamilton. Les deux côtés du canal sont bordés de quais.

Construction.—L'ouvrage fut commencé en 1825 sous le contrôle de commissaires. Il fut ouvert au passage des vaisseaux en 1830 et complété en 1832 tel qu'entrepris originairement au coût de $124,356.08. Les ouvrages furent ultérieurement agrandis, améliorés et en partie reconstruits par le gouvernement provincial, au coût de $308,-328.32, antérieurement à la Confédération. De 1867 à 1882 inclusivement, la superstructure des quais, ayant été en partie détruite par le feu, fut renouvelée par le gouvernement, au prix de $30,426.89.

Cette construction fut entretenue par le ministère des Chemins de fer et Canaux jusqu'en 1885, époque où elle fut placée sous le contrôle du ministère des Travaux Publics. La forme générale du canal n'a pas été changée depuis et consiste en une coupe à travers un banc de sable d'environ 2,700 pieds de long avec une profondeur d'eau de 14 pieds, à l'eau basse, les deux côtés de la coupe étant bordés de piles en caissons à parements verticaux.

Le quai du nord a une longueur totale de 2,307 pieds sur une largeur générale de 20 pieds excepté aux extrémités extérieures et intérieures où il y a des piles de 30 et 35 pieds de large. Le quai sud a une longueur totale de 2,710 pieds sur une largeur générale de 20 pieds, excepté à l'extrémité extérieure où il y a une pile en caissons de 30 pieds de large sur une distance de 30 pieds, et à l'extrémité intérieure où l'ouvrage en caissons est de forme irrégulière dont la largeur varie de 25 à 45 pieds sur une distance de 590 pieds. Les quais ont 103 pieds de long à part leurs extrémités intérieures

et 174 pieds à leurs extrémités extérieures. Le sommet des quais est 5½ pieds au-dessus de l'eau basse ordinaire. Le quai du sud porte deux phares, environ vers le centre des quais. A la partie la plus élevée du banc de sable des renfoncements ont été pratiqués dans le caisson des deux côtés pour un chaland qui fait la traversée du chenal.

Il y a aussi un pont tournant pour le trafic, bâti par le gouvernement fédéral et tout près du pont du chemin de fer ouvrant sur le côté sud. Le contrat pour la maçonnerie de ce pont fut accordé à M. Geo. F. Webb, de Hamilton, en août 1895, pour la somme totale de $15,799.

En 1895, le trafic sur le chenal s'était accru à tel point que l'on jugea impossible d'accommoder le public, et ce département prépara des plans et devis pour l'érection d'un pont volant en fer. L'ouvrage de maçonnerie fut terminé tout prêt pour la superstructure de fer en avril 1896. Le 28 janvier 1896 un autre contrat fut accordé à la Dominion Bridge Co. de Montréal pour fournir et ériger la superstructure en fer, etc., pour la somme de $15,290. Tous les travaux de ces contrats ont été complétés d'une façon satisfaisante.

Une autre somme de $1,500 fut payée à la Dominion Bridge Co. pour fournir et installer, par arrangement spécial, un appareil électrique pour maœuvrer l'arche volante; le pouvoir moteur est fourni par la "Hamilton Electrical Radial Railway Co." Durant l'année dernière, 1897-98, les barrières automatiques pour la régulation du trafic aux abords y ont été érigées. Des communications par téléphone ont été établies avec les ateliers générateurs du pouvoir et un indicateur de la force motrice pour l'information de l'homme en charge a été placé dans la maison du pont.

Des réparations considérables ont été faites aux quais, qui consistaient à placer de nouvelles pièces de parement, du planchéiage et du remblai en terre. Toutes les réparations nécessaires ont été terminées à la date du 30 juin, et $1,366.75 ont été dépensés.

ÉTAT des dépenses depuis que les travaux sont sous le contrôle du ministère des Travaux Publics.

Années.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Totaux.	Description.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1885-86.	... .	210 50	3 20	213 70	Mise en bon ordre du débarcadère de la traverse et achat de nouveaux câbles pour la traverse.
1886-7..	.. ..	295 79	512 19	807 98	Menues réparations.
1887-8..	....	128 25	595 13	723 38	" "
1888-9..	....	115 22	702 04	817 26	" "
1889-90.	....	842 78	577 88	1,420 66	" "
1890-1..	....	....	702 04	702 04	Entretien.
1891-2..	....	310 00	639 96	949 96	Pour munir le chenal d'un câble et de deue bouées de sauvetage. En novembre l'eau était si basse qu'il devint impossible de fairx flotter les chalands jusqu'aux embarcadères. Des pontons provisoires furent construits, et l'on s'en servit jusqu'à la crue de l'eau.
1892-3..	....	301 70	714 69	1,016 39	Réparations générales aux quais et aux abords de la traverse.
1893-4..	....	1,563 52	692 71	2,256 23	Construction d'un nouveau chaland, qui se perdit peu après, durant la tempête. Le vieux chaland fut alors de nouveau réparé, au coût de $434.80. Des réparations considérables furent aussi faites aux solives et aux planchers des quais.
1893-4..	Pont, $1,416 38	....	....	1,416 38	Inspections, plans, etc., pour pont projeté.
1894-5..	....	800 02	699 96	1,499 98	Réparations au quai de l'est.
1895-6..	....	.... ..	820 96	820 96	Entretien.

COBOURG.

Cobourg est une ville incorporée d'Ontario, dans le comté de Northumberland, située sur la rive nord du lac Ontario sur le chemin de fer du Grand Tronc, 92 milles à l'ouest vers le sud de Kingston, 69 milles au nord-est de Toronto, et est un port d'entrée. Elle possède plusieurs moulins, fonderies, brasseries, et une fabrique de wagons de chemin de fer.

Population, 5,000.

Construction.—Les travaux pour la formation d'un port à Cobourg furent commencés par une compagnie organisée par acte du parlement en 1829. En 1842, le gouvernement se chargea des travaux et les garda jusqu'au 27 mai 1850, alors qu'il furent vendus au conseil de ville de Cobourg pour la somme de $16,000.

Antérieurement à l'union des provinces, en 1841, le gouvernement avait dépensé $20,010.72 pour ce port; et après l'union la somme de $41,999.98 fut avancée comme prêt perpétuel à un intérêt de 6 pour 100. A l'époque de la Confédération l'ouvrage consistait en deux quais dont la longueur réunie était de 2,047 pieds. Ils étaient à 190 pieds l'un de l'autre à l'entrée du port, la profondeur, à l'extrémité extérieure du quai de l'est étant de 14 pieds, décroissant de 7 à 8 pieds dans le centre du bassin. En 1873, un arrangement fut conclu avec les commissaires du havre pour la construction d'un quai de 1,500 pieds de long, les commissaires devant payer un tiers du coût, et le gouvernement, les deux autres tiers. D'après cet arrangement, la dépense totale s'éleva à $79,569.68, dont les commissaires du port payèrent $25,507.49. En 1881-82, une aile de 150 pieds de long, dans la direction de l'est, fut commencée et l'on y dépensa $8,291.20. La dépense totale faite par le gouvernement, ministère des Travaux publics, depuis la Confédération jusqu'à 1882 fut de $92,161.89.

En 1882-83, 1883-84 et 1884-85, les quais furent allongés, spécialement le quai de l'est et une partie des caissons fut élevée à cause de leur affaissement sur un fond mouvant. Les dépenses durant ces trois années furent de $47,525.73. En 1885-86 et 1886-87, la somme de $10,208.01 fut dépensée pour la construction d'un caisson de 100 pieds de long à l'extrémité extérieure du quai de l'est et les 300 pieds suivants en allant vers le rivage, qui s'étaient tassés à une moyenne de 8½ pieds furent portés à leur hauteur normale; des réparations furent aussi faites au quai de l'ouest. En 1887-88 un contrat fut passé pour reconstruire une partie du quai de l'ouest, lequel fut exécuté en 1888-89, au coût total de $9,871.53, de laquelle somme environ $2,000 furent pour réparations au quai ouest du havre originaire. De 1889 au 30 de juin 1897 les quais est et ouest furent alternativement réparés et quelques parties renouvelées au coût, pour ces années, de $13,525.59. Un dragage considérable du port fut aussi fait, mais le coût n'en est pas inclus dans ce rapport. Durant l'année dernière, des réparations furent aussi faites à l'extrémité intérieure du quai ouest et à son abord et aux moises et madriers du quai est. La dépense pour l'année finissant au 30 juin 1898 fut de $2,999.86. L'année dernière une dépense de $25 fut encourue pour des menues réparations. Le renouvellement du port tel que constitué consiste en trois quais principaux, ceux de l'est, du centre et de l'ouest.

Les trois quais de l'est et du centre et de l'ouest forment le havre. Mais les quais de l'est et du centre forment le havre proprement dit d'autrefois. Le quai de l'est, qui est bâti en caissons avec quelques élargissements en pilotis remplis de graviers, est long de 1,400 pieds et va du rivage dans une direction sud avec un L de retour de 170 pieds de long dans une direction sud-ouest. Sa largeur, qui est très irrégulière, est de 30 pieds à l'extrémité extérieure et de 60, généralement, à l'extrémité qui touche le rivage. Le front de ce vieux port est bordé en caissons sur une longueur de 800 pieds.

A environ 380 pieds de ce mur de front et du quai de l'est part un petit quai de 305 pieds de long sur une largeur de 18 à 35 pieds, se dirigeant dans une direction ouest vers le quai central. L'espace compris entre cette courte jetée, la portion du rivage du quai de l'est, le mur de front et le quai central, est appelée le havre intérieur.

Là, la profondeur de l'eau est de 6 à 13 pieds, à l'eau basse.

La jetée centrale est en très mauvais état. Elle est longue de 1,160 pieds y compris l'abord, et sa largeur est de 30 à 35 pieds. Les extrémités intérieures et extérieures sont respectivement à 780 pieds et 160 pieds à l'ouest du quai de l'est.

Le quai de l'ouest, qui a été bâti par le gouvernement fédéral est situé environ à 1,200 pieds à l'ouest du quai de l'est, a une longueur totale de 1,660 pieds sur une largeur régulière de 30 pieds. Il s'étend du rivage dans une direction sud avec un L de retour vers le quai de l'est d'une longueur de 150 pieds. La profondeur de l'eau dans ce havre agrandi varie généralement de 6 à 15 pieds à l'eau basse. Le dessus du caisson au-dessus du niveau de l'eau basse est de 6 à 8 pieds de haut. Sur le quai de l'est il y a un phare et quelques hangars à fret.

La dépense totale faite par ce ministère pour cet ouvrage est de $176,752.58, et peut se répartir comme suit:—

Construction..........	$155,767 16
Réparations.....	20,985 42
Total..........................	$176,752 58

COLLINGWOOD.

Collingwood est situé sur la côte sud de la baie Georgienne, township de Nottawataga, comté de Simcoe, à 94 milles de Toronto par chemin de fer. C'est le terminus des chemins de fer *Northern* et *Hamilton* et *Northwestern.* Il s'y fait un commerce considérable de grain et de bois, et c'est le point de départ des steamers pour Owen-Sound, Sault Sainte-Marie, Parry-Sound, etc. Population, 9,000.

Construction.—Avant la confédération, un quai avec phare y fut érigé, mais il fut complètement emporté par une tempête en 1872.

En 1873, le travail de reconstruction fut commencé et fut parachevé en 1874, au coût de $57,468.43, dont une moitié fut payée par le ministère, un quart par la Northern Railway Co., et un quart par la ville de Collingwood.

Ce brise-lames est d'une force inusitée. Il est long de 700 pieds et se termine, à son extrémité qui est dans l'eau profonde, par une large tête de quai de 60 pieds de long par 80 pieds de large, sur laquelle on a érigé un phare.

La largeur, à la base du caisson, est de 24 pieds, se rétrécissant à 19 pieds et 6 pouces, à la ligne de l'eau. La partie au-dessus de l'eau s'élève à la hauteur de 6 pieds se terminant à une largeur de 12 pieds 6 pouces. La profondeur de l'eau dans le port était de 11 pieds; mais comme les dimensions des vaisseaux naviguant sur le lac Supérieur augmentaient, cette profondeur fut jugée insuffisante, et durant la saison de 1879 et les années suivantes, on commença un creusage dans le but d'accroître la profondeur jusqu'à 14 pieds à l'eau basse.

La dépense totale depuis la confédération jusqu'à 1882 fut de $84,636.32 étant $57,468.43 pour la construction, et $27,167.89 pour le creusage. En 1882 un contrat fut passé avec M. J. D. Silcox (qui, subséquemment, transporta son contrat à MM. Fleming, Lindsay et Burdet) pour la construction d'une longueur de 600 pieds d'un brise-lames s'étendant vers le nord, du quai nord ou quai du Grand-Tronc. Ce contrat fut exécuté en 1883. En novembre de la même année un contrat nouveau fut passé avec M. Robt. Reed pour la somme de $18,613 pour un prolongement additionnel de 600 pieds qui fut parachevé en 1884. En 1884 l'ouvrage de creusage du chenal à l'entrée du have fut continué et l'on commença le creusage d'un bassin à l'extrémité sud du port.

En 1885, on passa un nouveau contratavec M. E. Murphy pour une autre addition de ce brise-lames, pour la somme de $19,000. La dépense durant 1883-84-85 et 1886, pour la construction, fut de $100,919.58. En 1887-88 un contrat fut passé pour la construction d'un ouvrage en pierre pour fermer l'ouverture entre un vieux quai et l'extrémité ouest du brise-lames extérieur.

Il fut terminé en 1889 au coût de $12,285.35; quelques morceaux de roc, pièces de bois, etc., furent enlevés de l'entrée du chenal en 1889 au coût de $3,808.09. Depuis 1889 le dragage a été poursuivi par le département presque chaque année, approfondissant l'eau dans le port généralement aussi bien qu'aux différents quais. Durant l'année 1897 un contrat fut accordé à MM. Boom et Armstrong de Toronto, pour creuser et draguer le port jusqu'à une profondeur de 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Le 3 juillet 1897, les opérations furent commencées et continuées jusqu'à la fin de l'année. A cause de la dureté des matériaux enlevés et de plusiseurs avaries dans les machines à draguer, l'ouvrage ne progressa pas aussi vite qu'on l'avait espéré.

Le montant dépensé pour ce dragage par contrat est comme suit:—

1897-98	$31,472 39
1898-99	31,430 57
Total	$62,902 96

Réparations.—En 1884-85, des réparations furent faites au brise-lames du large, au coût de $4,214.71, et de 1893 à 1898, la somme de $3,013.21 fut dépensée en menues réparations aux brise-lames et aux fondations des phares. Tel qu'il existe maintenant, le port est très large et commode, étant protégé du côté nord et du côté est par de grands brise-lames de 1,500 et de 3,600 pieds de long.

Plusieurs petits quais appartenant à la ville ou à des compagnies sont bâtis en dedans de l'espace renfermé par ces brise-lames.

La dépense totale pour ce havre, depuis la confédération, pouvant se répartir comme suit :—

Construction et amélioration	$170,673 36
Dragage	101,766 36
Réparations	7,227 92
Total	$279,817 76

GODERICH.

Goderich, dans le comté de Huron, est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, environ 68 milles de Sarnia et 60 milles de London.

C'est le terminus de la branche de Buffalo du chemin de fer le Grand-Tronc, et un endroit très important en partie à cause de dépots considérables de sel trouvés dans son voisinage.

Construction.—La construction d'un port à cet endroit fut d'abord entreprise en 1835, par la compagnie du Canada, qui tenait son droit en vertu d'un bail de la Couronne, mais, bien qu'une dépense considérable eût été consacrée à ces travaux, on les laissa tomber en ruines. En 1859 la Compagnie du Canada transféra ses droits sur le port à la Compagnie de chemin de fer Buffalo et Lac-Huron (maintenant faisant partie du système du Grand-Tronc) laquelle, en 1862, obtint un nouveau bail de la Couronne en vertu duquel la compagnie érigea des havres de refuge sur le lac Huron, Goderich fut l'un des points choisis comme des plus convenables, et une inspection fut faite et des plans furent adoptés pour la création d'un havre sûr et commode. Le plan adopté peut être brièvement décrit comme celni du changement de l'entrée du port, en coupant un nouveau chenal à travers le rivage et le protégeant par un caisson bâti à une profondeur de 17 pieds à l'eau basse; augmentant considérablement la surface du port par le creusage et en détournant le chenal de la rivière Maitland par l'érection d'un rivage artificiel de telle sorte que la rivière se déchargeât dans le lac Huron à travers la rive nord et ne coulât plus du tout dans le port. Les travaux furent commencés en 1872 et furent complétés en 1877, au coût de $465,715.81.

En 1881 et 1882, on fit du creusage jusqu'au montant de $1,748, et en 1882, $2,387.06 furent dépensés pour des travaux de protection du rivage entre la jetée nord

et le brise-lames qui était graduellement emporté par l'eau. La dépense totale jusqu'à 1882, depuis la confédération, fut de $471,531.16 pour la construction et le creusage.

En 1882-83, la somme de $22,500 fut accordée par les arbitres officiels et payée à M. Platt pour dommages à sa propriété causés par les travaux du port. A cause d'un abandon fait par l'entrepreneur, le gouvernement fut obligé de prendre à sa charge et de continuer les travaux de protection au rivage, la dépense durant cette année étant de $4,034.04. Cet ouvrage de protection pour le rivage fut achevé en 1884, au coût de $2,860.

En 1892-93, un contrat fut passée avec MM. Brewder et Noughton, d'Ottawa, pour prolonger la jetée nord de 140 pieds en longueur, la jetée du sud de 100 pieds et creuser des lits pour cet objet. Cet ouvrage fut commencé en mars 1894 t terminé en novembre 1895. En mars 1897 un contrat fut accordé à M. Luke Madigan pour la somme de $50,999 pour reconstruire en entier la superstructure du brise-lames, une longueur de 2,490 pieds, et rebâtir six caissons de 30 par 20 pieds et neuf autres caissons de 30 par 2 pieds; les premiers de deux pieds de haut et les derniers de 17 pieds. Après une suite de délais de la part de celui qui devait être l'entrepreneur, un orde en conseil fut passé mettant de côté le contrat le 25 avril 1898 et autorisant la demande de nouvelles soumissions publiques pour l'achèvement du travail. Le dernier entrepreneur pendant l'année dernière enleva et démolit environ 870 pieds de la superstructure à l'extrémité est du brise-lames en en rebâtissant une partie jusqu'à une hauteur de 12 pieds. La hauteur complète est de 18 pieds.

Le 11 août 1890, un contrat pour la reconstruction du brise-lames, a été accordé à M. M. Smith et McGillicuddy, de Goderich, pour la somme de $56,700. Depuis la signature du contrat, le ministère n'a rencontré dans l'exécution des travaux que des délais interminables et des ennuis. A la fin de l'exercice, on avait payé $2,886.11 sur ce contrat.

Le 12 septembre dernier, la "Marlton Dredging Company" commença, dans le havre et dans les approches du chenal, des travaux de dragage. Les opérations se sont poursuivies jusqu'au 22 novembre.

On reprit les opérations au printemps de 1899 et elles furent continuées jusqu'à la fin de l'année fiscale, lorsque $9,632.41 avaient été dépensés, y compris la surveillance des travaux. L'appareil de dragage fonctionna durant 418⅝ heures à raison de $8 de l'heure, ou d'un montant total de $3,350.66.

Le 11 octobre dernier, des réparations minimes ont été ordonnées à la jetée du sud et $84 au plus devaient être dépensés. L'ouvrage a été fait immédiatement à la journée au coût de $45.20. Les matériaux coûtèrent $30.97, faisant un total de $76.17. Les dépenses de la dernière année fiscale se répartissent comme suit:—

Dragage	$9,632 41
Reconstruction de la structure du brise-lames	2,886 11
Réparations de la jetée du sud	76 17
Total	$12,594 69

Réparations.—En 1883 et 1884, le brise-lames et la jetée sud furent réparés au coût de $6,000. Ces réparations consistaient dans le renouvellement de quelques madriers et pièces de couronnement, et dans le posage de lest dans quelques-uns des caissons. De 1884 à 1897, de menues réparations au brise-lames et aux quais furent faites presque annuellement, consistant généralement dans le renouvellement de pièces de bois. La dépense durant ces années pour les réparations fut de $7,690.23.

Description.—Le havre, dans le moment, comprend un bassin intérieur d'une étendue d'à peu près 25 acres et deux jetées parallèles formant l'entrée venant du lac.

Le côté nord du bassin est formé par un rivage artificiel de 2,500 pieds en longueur composé d'un ouvrage de caisson sur le bord de la rivière Maitland, et d'un ouvrage en pilotis du côté du port, l'espace entre les deux étant rempli et supportant une voie sur pilotis.

La ligne de l'ouvrage en caisson sert de mur protecteur pour empêcher la rivière Maitland de se décharger dans le port. L'ouvrage en caisson repose généralement dans 17 pieds d'eau, et sa hauteur au-dessus du niveau de l'eau basse est de 18 pieds. La jetée d'entrée du nord a 1,700 pieds de longueur, sa largeur variant de 20 à 30 pieds, avec un pile de 40 par 45 pieds à sa tête.

La jetée sud partant de l'extrémité de la courbe formée par le bassin a 1,600 pieds de longueur et la largeur varie de 20 à 40 pieds. Les jetées sont parallèles et distantes de 200 pieds, excepté à l'extrémité de la jetée sud où il y a 265 pieds à l'entrée. L'angle intérieur du port sur une longueur d'à peu près 900 pieds est très peu profond; la moyenne de la profondeur de l'eau dans le reste du bassin est de 17 pieds, et dans le chenal d'entrée elle varie de 13 à 15 pieds. Il a été projeté de creuser le chenal à une profondeur de 20 pieds y compris la partie sud du bassin.

La dépense totale en rapport avec ce havre est $602,906.35, et peut se répartir comme suit:—

Construction, y compris le dragage avant 1882........	$536,825 40
Reconstruction de superstructure (brise-lames).......	10,517 32
Réparations....	13,766 40
Dragage depuis 1882....	41,797 18
Total........	$602,906 35

HILTON.

(Autrement appelé Marksville.)

Hilton, petit village dans le comté d'Algoma, Ontario, est situé sur la rive nord de l'île Saint-Joseph, dans le passage nord du lac Huron, à cinq milles des Stobie, sur le chemin de fer Pacifique Canadien. Il compte trois églises, deux magasins, un hôtel et deux scieries. Population: 300.

Le quai à cet endroit fut originairement une structure en caisson bâtie par la municipalité. Il tomba en ruines et fut à la fin complètement détruit par les vaisseaux qui y étaient amarrés. En 1884, les restes en furent vendus à Bowker et Cie, qui le rebâtirent sur du pilotis. Il fut plus tard revendu à M. A. G. Duncan. Ce quai fut bâti à l'extrémité d'un chemin dans le village de Hilton, étant long de 270 pieds en tout; l'abord variant en largeur de 18 à 20 pieds, le quai de front étant de 90 par 100 pieds. La profondeur à l'extrémité du large du quai originaire était de 16 pieds 9 pouces.

Construction.—Durant les années 1886-87 et 1888, le ministère bâtit un prolongement à ce quai, consistant en une pile en caisson de 200 pieds de long par 30 de large, longeant la face extérieure de l'ancien quai au coût de $10,460.30. Le quai de Hilton était une propriété privée, mais de fortes représentations furent faites au ministère dans une pétition datée du 27 décembre 1884: "Que vu la difficulté de la navigation nocturne dans la rivière Sainte-Marie, les steamers allant au Sault Sainte-Marie avaient à passer la nuit à Hilton; que le quai à cet endroit n'était pas assez étendu pour offrir un abri suffisant à ces vaisseaux et que l'ancrage n'était pas bon, l'eau dans le voisinage étant profonde et les rochers dangereux; et de plus, que les propriétaires privés n'étaient pas en position et n'avaient pas besoin d'agrandir le quai pour leur genre d'affaire, spécialement comme aucune charge n'était faite aux vaisseaux amarrés au quai." Pour ces raisons le ministère construisit le prolongement déjà décrit.

En 1897, des représentations ayant été faites que le proprietaire du quai originaire, agrandi par le ministre comme ci-dessus mentionné, exigeait des taux exorbitants pour l'usage du quai; que les colons de l'île Stint-Joseph éprouvaient de grands désavantages à raison des charges exorbitantes faites sur leurs produits, etc., débarqués à ce quai, il fut décidé, afin de leur assurer des conditions justes et équitables,

d'acheter la partie du quai qui était encore propriété privée, de façon à ce que l'ouvrage entier pût être administré par le gouvernement. En 1897-98, la somme de $5,000 fut payée à M. A. G. Duncan pour le transport de son quai, le hangar y érigé et le droit de passage (au dit quai à partir du grand chemin) au ministère.

Le montant total dépensé pour cet ouvrage est de $15,569.03. Durant l'exercice dernier, on a dépensé $108.73 pour réparer le plancher du quai.

KINCARDINE.

Kincardine, dans le comté de Huron, est situé a l'embouchure de la rivière Penetangore, qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au-dessus de Southhampton; c'est le terminus de la division du chemin de fer du Grand Tronc Wellington, Grey et Bruce. On y trouve de larges dépôts de sel.

Construction.—En 1856, deux lignes parallèles de quais furent bâties à 100 pieds l'une de l'autre, le quai nord ayant 540 pieds de longueur et le quai sud, 290 pieds. En 1868, la somme de $4,500 fut octroyée pour assister la municipalité dans l'achèvement du quai sud. Une somme d'argent considérable fut aussi dépensée par la municipalité pour améliorer le port, le montant étant évalué à $23,000 à peu près. La profondeur de l'eau étant trouvée insuffisante dans le port en 1872, on y commença du creusage, qui fut continué jusqu'à 1877, alors que le bassin intérieur tout entier, environ quatre acres en étendu, avait été creusé jusqu'à 12 pieds et 13 pieds à l'entrée. Jusqu'à 1882, un creusage additionnel fut pratiqué donnant 14 pieds dans le bassin et 15 pieds à l'entrée. Les jetées d'entrée furent aussi agrandies, la direction changée et l'entrée élargie de 130 à 200 pieds, de façon à offrir une plus grande facilité pour entrer dans le port. En novembre 1881, un contrat fut accordé pour la construction de 790 pieds d'un ouvrage de protection en pilotis sur le côté gauche du sud. A la clôture de l'année 1881-82, la dépense totale faite par le ministère pour cet ouvrage était de $78,049.68, de laquelle somme environ $5,000 étaient pour réparations et un montant considérable pour le creusage.

L'ouvrage de protection en pilotis fut complété en octobre 1882.

Réparations et renouvellement.—En 1876, la jetée du nord ayant été endommagée par une tempête fut réparée et la superstructure relevée au coût de $5,000. Pendant les années 1883 et 1884, des réparations furent faites à l'extrémité de la jetée du nord qui avait été endommagée par une goélette; la face de la jetée du nord fut garnie de pilotis jointifs sur une distance de 200 pieds pour empêcher l'introduction du sable dans le chenal. La dépense de ce chef fut de $6,971.62. Une autre somme de $6,155.80 fut dépensée en 1884-85 et 1886-87 à réparer généralement les jetées nord et sud, et à élever la superstructure. En 1887-88, on commença du pilotis le long de la face nord de la jetée sud pour l'empêcher de tomber dans le chenal. En 1888-89, ce pilotis fut continué sur les côtés sud et est du bassin, et un ouvrage de protection en pilotis en dedans de la jetée nord fut prolongé à une distance de 200 pieds vers le nord. La dépense pour le pilotis de protection fut de $15,000.59.

De 1890 à 1896, de menues réparations furent faites aux jetées, au coût de $1,848.78.

En 1896-97, l'extrémité extérieure de la jetée sud fut reconstruite au coût de $2,865.42.

En mars 1897, un contrat fut passé avec MM. Bowman, Bowman et Porter, entrepreneurs de Southampton, pour la somme de $11,264.39, pour renouveler la superstructure de l'extrémité extérieure de la jetée nord et la renforcer avec du pilotis sur la face du côté du port. La superstructure fut achevée en novembre et le pilotis en juin 1893. Des réparations furent aussi faites en même temps aux jetées nord et sud au coût de $438.12. Le 16 juillet 1898, des réparations aux quais ont été ordonnées pour une somme ne dépassant pas $2,500, l'ouvrage devant être fait à la journée ; il commença en septembre et fut terminé en juin 1899. Au delà de 80,000 pieds de bois ont été

employés, ainsi que 4,500 livres de fer. On a aussi posé 19 poteaux d'amarrage, le montant total dépensé durant l'exercice a été de $2,491.05.

Description.—Le havre, pour le moment, comprend un bassin intérieur dans lequel coule la rivière Penetangore, et deux jetées distantes de 90 pieds l'une de l'autre à l'extrémité intérieure, et de 180 pieds à l'extrémité extérieure. Les côtés est, sud et ouest du bassin sont bâtis en ouvrage de pilotis solidement attaché à des pieux d'ancrage, une plate-forme de 12 pieds par 16 de large appuyée par des moises. Cette ligne de pilotis part du pont sur la rivière Penetangore, sur le côté sud de la rivière et coure vers le nord-ouest sur une distance de 57 pieds. Elle tourne alors à angle aigu presque directement vers le sud sur une distance de 463 pieds formant le mur de rivage du bassin, et de 253 pieds dans une direction nord-ouest. Alors elle retourne dans une direction nord, vers le nord de la jetée, sur une distance de 440 pieds où la jetée sud, à proprement parler, se continue dans une direction presque ouest. La jetée a 840 pieds de longueur et se compose en partie d'ouvrage en pilotis et en caisson. La largeur est très irrégulière et varie de 12 à 30 pieds. La jetée nord, longue de 1,470 à partir du pont, est aussi bâtie partiellement en ouvrage de pilotis et de caisson. La largeur de l'ouvrage en pilotis est de 12 pieds; et le caisson, de 30 pieds. Tout l'ouvrage en caisson a été bordé en pilotis. La hauteur du quai est généralement de 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, la profondeur dans le chenal d'entrée était, à la fin de l'année, de 11 pieds à l'eau basse et, dans le bassin, de 10 à 13 pieds. Le creusage est bien nécessaire dans le bassin. Il y a deux phares sur la jetée nord. La dépense totale depuis la confédération est de $148,838.94 et peut se répartir comme suit:

Construction y compris le creusage avant 1882........	$ 78,049 68
Réparations et reconstructions.....	48,608 77
Creusage depuis 1882	22,460 18
Total	$149,118 63

L'ORIGNAL (quai).

L'Orignal, village dans le comté de Prescott, sur la rive sud de la rivière Ottawa à trois milles de distance, par la rivière, de la station de Calumet, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien et 66 milles à l'ouest de Montréal. Il contient un bureau de poste, les édifices du comté, 4 églises, un bureau de télégraphe, plusiers agences d'assurances, moulins à farine et scieries, trois magasins et trois hôtels. Deux journaux hebdomadaires sont publiés à l'Original. Population, 1,000.

Ce quai est le plus important, sur la rivière, entre Ottawa et Grenville, et est le seul débarcadère pour le fret et les passagers du village et d'une grande partie du comté.

Il est aussi utilisé par un grand nombre de touristes et d'autres qui visitent les sources Caledonia.

Il fut bâti à une longueur de 534 pieds, sous le contrôle des commissaires du gouvernement provincial avant l'union, le 10 février 1841. En 1866-67, on trouva nécessaire, à cause du remplissage de la baie, de l'allonger de 800 pieds ou à une longueur totale de 1,354 pieds, y compris la pile du large qui est longue de 30 pieds et large de 120.

Le long abord à cette pile extérieure a été bâti de 22 pieds de large, consistant en caissons de 10 pieds par 22 pieds unis par des plateformes d'une moyenne de 34 pieds. L'ouvrage fut fait par la municipalité, aidée par un octroi de $2,000 du gouvernement provincial.

Au printemps de 1884, une partie de la superstructure fut emportée par la glace et fut reconstruite par ce ministère durant les années 1883-84-85 et 1886, au coût de $7,266.46. Le vote de 1883-84 fut supplémentairement compensé par un octroi de $1,000 de la municipalité. Le montant ci-dessus couvre aussi les dépenses du creusage fait par le *Nipissing* en face du quai durant les saisons de 1884 et 1885.

En 1896-97, un examen du quai fut fait au coût de $191.15. On trouva que l'abord était dans une condition délabrée et ne pouvait pas supporter longtemps le transport constant de lourdes charges sur sa chaussée inégale, et que, à moins de la rebâtir, il faudra abandonner ce débarcadère.

Dix des caissons du rivage avaient aussi été déplacés de travers au-dessous de leurs positions originaires, sur des distances variant de 3 à 22 pieds; et des parties des huit autres avaient été dérangées de leurs fondations et partiellement démolies. Il fut dès lors décidé de rebâtir complètement l'ancien abord sur 1,323 pieds de long, à partir du rivage jusqu'à la pile du large, le long du côté inférieur de l'ancien abord. Des plans et devis furent préparés et des soumissions demandées. En juin 1897, le contrat fut accordé à MM. J. N. Munroe et W. Murray, entrepreneurs, pour la somme de $13,417.12.

Les travaux inclus dans ce contrat consistaient :—

1. En une levée de pierre et de terre de 623 pieds de long et 25 pieds de large au sommet avec des talus latéraux de 1 dans 1 et bâtie jusqu'à une élévation de 19¼ pieds au-dessus des plus basses eaux.

2. Un abord de 700 pieds de long et 20 pieds large sur chevalets posés à une distance de 12 pieds et composés de 6 pieux en foncés de 15 pieds dans le fond et couverts en madriers de 4 pouces, bien assujettis aux solives du plancher.

A la fin de l'année 1897-98, l'ouvrage du contrat n'était pas tout à fait complété, un certain nombre de liens restant encore à être fixés et assujettis sur chaque côté des chevalets.

Le montant de $13,850.27 dépensé pour cet ouvrage couvre aussi l'achat de matériaux pour la reconstruction de la pile extérieure (120 pieds par 30), à partir du niveau de l'eau basse.

Durant la dernière année fiscale, l'ouvrage accordé par contrat en 1898 fut complété tel que décrit ci-dessus; la pile extérieure de 120 pieds de long par 30 pieds de large a été renouvelée du niveau de l'eau basse jusqu'à une hauteur de 19 pieds. Uu hangar à marchandises de 40 x 20 pieds et une salle d'attente de 20 x 16 pieds furent construits sur le quai, ainsi qu'un trottoir de 3 pieds en madriers de pin de 3 pouces, sur une longueur de 70 pieds. Le garde-corps de l'approche de 1,360 pieds de long a été peinturé. L'ouvrage a été fait à la journée au coût de $6,009.12

Le montant total dépensé pour cet ouvrage par le ministère est de $27,317.03, comme suit:—

Année fiscale	1883-84,	reconstruction	$ 5,331 90
"	1884-85,	"	909 69
"	1885-96,	"	1,024 90
"	1896-97,	"	191 15
"	1897-98,	"	13,850 27
"	1898-99,	"	6,009 12
	Total		$27,317 03

MEAFORD.

Meaford est une ville incorporée dans le comté de Grey et est située sur le côté ouest de la baie Georgienne, 18 milles à l'ouest de Collingwood et 20 milles, dans une direction est, d'Owen-Sound. C'est le terminus de la division nord du chemin de fer du Grand Tronc.

Population: 2,500.

Construction.—Avant la Confédération, un quai de 500 pieds de long, ayant 14 pieds de haut à son extrémité extérieure, fut bâti par les autorités locales aidées par un octroi de $6,000 du gouvernement. Ce quai, sur la rive ouest de la rivière Grosse-Tête (*Big Head*), qui se jette dans le port, fut allongé, durant 1874 et 1875, de 160 pieds, et une aile de 200 pieds de long fut bâtie dans une direction nord-est pour offrir

une protection contre les vents nord-est. Un brise-lames de 410 pieds de long fut aussi construit sur le côté est de la rivière. Le coût de ces ouvrages fut de $22,899.29, dont les trois cinquièmes furent payés par le gouvernement, et deux cinquièmes par la municipalité de Saint-Vincent. En 1878, la somme de $250 fut dépensée en creusage, et en 1880 et 1889, $2,564.94 furent dépensés par le ministère pour creuser à 12 pieds en dedans du quai de l'ouest, à augmenter la profondeur du chenal vers le port intérieur et à en creuser une partie jusqu'à 11 pieds. En 1884 et 1886, un dragage additionnel fut pratiqué, et en 1887-88, la ville contribua $3,000 et le gouvernement $5,000 pour compléter le creusage du havre intérieur et pour creuser un chenal de 100 pieds, de 14 pieds de profondeur, pour y conduire de l'extérieur. En août 1889, un contrat fut passé pour la construction des travaux suivants:

1° Caisson, 80 pieds de long et 20 pieds de large à l'extrémité nord du brise-lames de l'est.

2° Caisson, 160 pieds de long sur 20 pieds de large à l'extrémité sud du brise-lames de l'est.

3° Pilotis, 200 pieds de long sur le côté est de l'entrée au havre intérieur. Ce travail fut achevé d'une façon satisfaisante, en mai 1890, au coût de $4,987.84, et un espace entre les brise-lames et le rivage fut aussi rempli avec de la pierre.

Une partie du havre fut aussi creusée jusqu'à 12 et 13 pieds, en 1895 et 1896. Durant l'année dernière, un contrat fut accordé à M. James Sparling, de Meaford, pour la construction d'un ouvrage de protection en pilotis, 340 pieds de long sur le côté ouest du port. A la fin de l'année, aucune opération active n'avait encore été commencée, mais l'entrepreneur s'occupait de ce procurer les matériaux nécessaires à l'ouvrage.

Réparations.—En 1882, un contrat fut passé avec M. Robert Reed pour réparer la partie de la jetée tenant au rivage, réparation qui consistait principalement en ouvrage de pilotis, environ 850 pieds de l'ancien ouvrage en caisson. Cela fut complété en 1883, au coût de $12,612.23. En 1892 et 1893, une dépense de $5,492.42 fut faite pour réparer et reconstruire environ 560 pieds en longueur d'un ouvrage de protection en pilotis.

Description.—Le havre peut se diviser en deux parties distinctes, le port intérieur et le port extérieur.

Le port intérieur, qui se trouve dans la rivière Big Head, a environ 800 pieds de longueur sur 150 à 260 pieds de largeur, ayant une superficie totale de quatre acres, environ. La profondeur varie de 4 à 11 pieds à l'eau basse. Le côté ouest est formé et protégé par une ligne de pilotis de 1,170 pieds de long, partant du pont du grand chemin à travers la rivière, rejoignant la jetée de l'ouest à un point distant de 250 pieds de son extrémité touchant au rivage. Le côté est n'est pas protégé par du pilotis, excepté à l'entrée du bassin intérieur, où il existe à peu près 200 pieds de pilotis bâtis en communication avec les maisons de pêche. Le havre extérieur est formé par deux jetées en caissons, une de chaque côté de la rivière, environ à 500 pieds de distance l'une de l'autre, à leur extrémité touchant le rivage, avec une entrée venant du lac de 170 pieds de large.

La jetée de l'est est longue de 635 pieds et large de 20 pieds. La jetée de l'ouest est longue de 600 pieds avec un prolonguement vers la jetée de l'est de 220 pieds de long, faisant une longueur totale de 820 pieds. Sa largeur est de 15 à 28 pieds. Il y a un phare à l'extrémité du prolongement.

La tête de la jetée repose dans 12 pieds d'eau.

Le 20 avril 1898, un contrat a été accordé à M. James Sparling, de Meaford, pour la construction d'un pile de protection du côté ouest du havre. Cette pile a 340 pieds de longueur, et le prix du contrat a été de $2,761.68. L'ouvrage, commencé le 22 juillet, fut terminé le 4 octobre dernier. Le dragueur du gouvernement, *Challenge*, fit les travaux dans ce port pour une somme de $2,594.47.

La dépense totale pour ce port est $78,919.80 (dont $10,000 fournis par la municipalité de Saint-Vincent), qui peut se répartir comme suit:—

Construction....	$34,119 56
Réparations et reconstructions..........	18,104 68
Creusage.....	21,695 56
Total.........................	$73,919 80

NEWCASTLE.

Newcastle, dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario est à 45 milles à l'est de Toronto. La population est de 1,000 ames environ. Il contient de vastes scieries, une tannerie et une fabrique d'instruments aratoires.

Les travaux, dans ce havre, ont été exécutés par la municipalité et sont la propriété d'une commission. Du côté est il y a une jetée de 900 pieds de longueur et du côté ouest il y a un brise-lames de 600 pieds de longueur; il y a de plus, du côté ouest, un revêtement en pilotis de 730 pieds de longueur.

En 1877 la commission du havre ayant dépensé une somme considérable d'argent dans les ouvrages de l'ouest, et ayant dragué le havre à une profondeur de 10 pieds, le parlement lui accorda la somme de $5,000.

En 1883-5 le département dépensa en réparations une somme de $17,928.51. Durant la dernière année l'on a fait des travaux de dragage jusqu'à une profondeur de onze pieds.

Durànt le dernier exercice des réparations ont été faites à la jetée de l'est à sa partie touchant à la rive; on a renouvelé le planchéiage et l'on dépensa la somme de $941.05. Environ 35,000 pieds de bois et 450 livres de fer ont été employés.

Le montant total dépensé dans le havre de Newcastle jusqu'à date, a été de $24,621.83.

NORTH BAY.

North Bay, dans le comté de Nipissing,dans le district d'Algoma, est situé à l'extrémité supérieure du Lac Nipissing. C'est le terminus du chemin de fer du Grand Tronc qui, à ce point, fait raccordement avec le Canadian Pacific Railway ; il est situé à 227 milles au nord de Toronto.

La ville a une importance considérable et augmente rapidement. Sa population est d'environ 2,000 âmes.

Le 18 novembre 1898, un contrat fut passé avec MM. Lindsey et Burdett de Collingwood pour construire un quai à cet endroit. Ce quai qui a coûté la somme de $16,387 consiste en une approche sur tréteaux de 780 pieds de longueur et 25 pieds de largeur et de 500 pieds de coffrage de même largeur avec une superstructure continue sur toute l'étendue de l'ouvrage au sommet.

Les travaux devaient être terminés le ou avant le 30 septembre 1899. Jusqu'au 30 juin dernier les entrepreneurs ont fait des progrès satisfaisants dans l'exécution de leur contrat. Les sept-dixièmes de l'ouvrage étant terminés, les eaux du lac Nipissing étant très hautes cette année, les travaux ont été quelque peu retardés à cause du fait que l'on n'a pu travailler au caisson parce qu'il était trop submergé.

Le montant total dépensé à cet endroit jusqu'à date est de $10,000 payés à l'entrepreneur et $773.40 pour surveillance et inspection. Ce qui fait un montant total de $10,773.40.

OAKVILLE.

Oakville est situé sur la rive nord du lac Ontario à 22 milles à l'est de Toronto. La population est d'environ 2,000 âmes. Il contient plusieurs scieries et une manufacture et un chantier de construction de navires.

Il ne s'y fait qu'un commerce local.

C'est une station de l'embranchement Hamilton du chemin de fer du Grand Tronc.

Les travaux du havre ont commencé en 1829 et à la date de l'union des provinces le montant dépensé aux deux jetées a été de $14,361.08. La jetée de l'est avait 640 pieds de longueur et celle de l'ouest s'avançait dans le lac sur une longueur de 500 pieds.

Les travaux de revêtement du côté de terre ont 422 pieds de longueur. La jetée de l'est s'étant détériorée on reconstruisit l'extrémité du large sur une étendue de 360 pieds. Cet ouvrage a été fait par le ministère en 1887-8 et en 1888-9 ; la jetée de l'ouest a été reconstruite à partir du bas du niveau de l'eau.

Le havre est formé par les jetées qui s'étendent de la rive du lac, et par le dragage que l'on a opéré à l'intérieur.

Durant la dernière année fiscale des réparations considérables ont été commencées à la jetée de l'est dont 200 pieds de l'extrémité de sa rive avaient été enlevés par les tempêtes.

Une partie de la jetée de l'ouest et de celle de l'est ayant aussi cédé a été nivelée, et à certains endroits, haussée de 2 pieds.

Environ 225 milles pieds de bois et 8,710 livres de fer ont été achetés pour ces réparations. Ce qui coûta la somme de $4,465.94.

Le montant total dépensé à Oakville jusqu'à date est de $43,105.55.

OWEN SOUND.

Owen-Sound dans le comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham qui se jette dans le nord de Owen-Sound, bras de la baie Georgienne. Cette ville est le centre d'un grand district agricole, c'est aussi le terminus du chemin de fer du Grand Tronc, division de la baie Georgienne et du lac Erié du Pacifique Canadien, division Toronto, Grey et Bruce. Il y a plusiers lignes de vapeurs qui font le service entre Owen-Sound et les autres ports. Population, 6,500 habitants.

Construction.—Avant la confédération, le havre fut construit par la municipalité de Owen-Sound, mais en 1856 et 1866, des subsides furent accordés par le gouvernement pour amélioration du chenal de la rivière Sydenham depuis son embouchure jusqu'à la ville de Owen-Sound. Ces subsides s'élevèrent à $1,300. En 1874, un relevé hydrographique de la rivière fut faite dans le but d'améliorer le chenal; et en 1874 et 1875, la somme de $10,367.55 fut dépensée par le ministère à faire un chenal droit ordinaire de cent cinquante pieds de largeur, depuis le quai, au pied de la rue Peel, jusqu'au phare le plus éloigné, soit une distance de trois quarts de mille, la profondeur d'eau obtenue était de 10 pieds à eau basse. En 1876 et 1877 un chenal fut dragué depuis le bassin de radoub jusqu'à une courte distance au delà du phare le plus éloigné, soit une étendue d'enviorn deux milles pieds. Le chenal avait environ cent cinquante pieds de largeur et 12 pieds de profondeur. Le coût fut de $6,589.77. En 1879, une nouvelle somme de $1,951.30 fut dépensée à draguer un chenal étroit de 65 pieds de largeur et de 14 pieds de profondeur.

L'accroissement du commerce de cette localité exigeant un agrandissement du port et l'augmentation du tonnage des vapeurs naviguant sur les lacs requérant une plus grande profondeur d'eau dans les hâvres, il fut décidé de faire des améliorations considérables dans ce hâvre, et la ville de Owen-Sound convint de contribuer pour $13,000 dans le coût de ces dépenses. Ces travaux consistaient dans la construction de deux rangées parallèles d'ouvrages en pilotis à deux cents pieds l'une de l'autre et s'étendant à 600 pieds du rivage avec une levée pour protéger la côte d'environ 1,000 pieds et le dragage de la rivière Sydenham, depuis l'extrémité supérieure du quai des vapeurs jusqu'à son embouchure, et de là à 14 pieds à eau basse, soit une étendue de 5,000 pieds.

La dépense de ces travaux de protection en pilotis a été en 1881-82 de $29,942.57.

En 1882 et 1883, l'ouvrage en pilotis sur le côté de l'entrée a été renforcé avec des pierres et des fascines; le chenal fut dragué sur une longueur de 3,000 pieds et une

profondeur de 16 pieds, depuis un endroit en deçà du phare le plus éloigné jusqu'à l'entrée, c'est-à-dire, à l'extrémité sud de l'ouvrage en pilotis. Le dragage fut continué en 1883 a un coût de $6,583.05, mais en mars 1884, les sondages ne donnèrent qu'une moyenne de 14 pieds de profondeur dans le chenal à cause de la mobilité du fond.

En 1884-85, une profondeur de 16 pieds fut obtenu au coût de $9,596.60. Les fondations de l'arrière-phare furent protégées par de grosses pierres à un coût de $237.50. Les dragages furent continués d'année en année, à grands frais, dans l'arrière fort et dans l'abord du chenal donnant accès au havre. La terre enlevée du fond du havre de Owen-Sound, dans la rivière et aux environs, est une fine terre d'alluvion et un sable encore plus fin. Cette terre se met dans les excavations faites par le dragage jusqu'à ce que les bords de ces excavations forment une pente douce. Ceci explique les nombreux dragages faits en cet endroit et les si petits résultats obtenus.

En 1890, 1891 et 1892, un grand nombre de travaux de protection en pilotis furent faits dans la rivière. En 1894, un contrat fut donné à MM. Porter et Canon, de Wiarton, pour la construction d'un ouvrage de revêtement en pilotis jointifs en face de l'esplanade, sur le côté ouest du havre et sur une étendue de 1,550 pieds. Ce travail fut terminé à la fin de 1895. En 1896 le bateau dragueur de MM. Canon, Sadlier et Cie, fut employé à draguer le havre à une profondeur de 19 pieds et demi à eau basse, dans les endroits où c'était le plus nécessaire. Durant l'année écoulée, ce travail fut entrepris par le dragueur de la compagnie "Owen Sound Dredging and Construction Company" et continué jusqu'à la fin de l'exercice 1897-98. Pour cette raison les dépenses durant l'exercice furent de $14,401.24.

Durant les deux dernières saisons, les plus gros navires naviguant sur les lacs ont pu entrer dans le havre de Owen-Sound. Les travaux de protection seraient nécessaires sur le côté ouest du chenal donnant accès au port, afin d'empêcher l'accumulation de matière charriée par la rivière Pottawatamie.

Durant le dernier exercice, la "Owen Sound Dredging and Construction Company," a continué le dragage du port et du chenal. Les dépenses encourues durant l'année ont été de $9,885.40, et où paya $3,263.21 à la corporation de Owen-Sound pour du dragage fait au printemps de 1896, faisant un total de dépenses pour l'année de $13,148.61. Le montant total dépensé par le ministère dans ce havre se reparti comme suit :

Construction et reconstruction..........	$123,377 27
Dragage	144,138 36
Total	$267,515 63

PORT-ALBERT.

Port-Albert, est situé à l'embouchure de Nine-Mile Creek, sur la rive est du lac Huron, à 11 milles au nord de Goderich, dans le comté de Huron, township de Ashfield.

Cet endroit est dépourvu de communications par chemin de fer.

En 1874-75, un brise-lames y a été construit et la jetée du nord a été prolongée. En 1881-82, une somme considérable a été dépensée pour draguer le havre et pour y construire un ouvrage de protection. Le tout coûta $9,521.31.

En 1893, le ministère passa un contrat avec M. Patrick Navin, pour prolonger la jetée du nord et celle du sud, sur une distance de 200 pieds chacune, au moyen d'ouvrage en pilotis et réparer le terrassement sur une largeur de 20 pieds.

On dépensa à cette fin la somme de $10,497.

En 1894, l'entrepreneur n'ayant point exécuté son contrat de manière satisfaisante, on le lui enleva, et en 1894-95, le prolongement de la jetée du nord a été terminé à la journée, au coût de $5,689.93. On paya à l'entrepreneur $1,304.35 et on dépensa pour dragage $3,441.25.

Durant le dernier exercice, des réparations ont été faites à la jetée du nord et à l'ouvrage de protection, au coût de $997.93.

33,766 pieds de bois et 16 toises de pierres, et 1,670 livres de fer, ont été employés dans ces réparations.

La population est peu considérable et Port-Albert est lui-même un petit poste; il ne s'y fait qu'un commerce local de produits agricoles et d'un peu de bois. Le havre proprement dit, est formé par les deux jetées qui s'étendent dans le lac et l'ouvrage de protection à l'intérieur de l'embouchure du cours d'eau de Nine-Mile Creek.

Le montant total dépensé est de $28,797.13 pour cet ouvrage, jusqu'à date.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, est situé sur la baie du Tonnerre, au nord du lac Supérieur. C'est une station importante sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Un long brise-lames, construit en face de la ville, forme un havre et protège les quais de la rive.

Construction.—En 1884, une étendue de 2,000 pieds du brise-lames ci-dessus mentionné, fut commencée et terminée en février 1886, au coût de $155,661.60. En février 1887, la construction d'une nouvelle étendue de 1,600 pieds fut ajoutée au travail complété l'année d'avant, elle fut commencée et terminée en novembre 1888; un talus de pierre fut placé contre le dehors de l'ouvrage ajoutant ainsi beaucoup de force à la construction. En octobre 1888, un contrat fut donné à MM. Kirby et Stewart pour la construction d'un nouveau prolongement de 1,500 pieds au brise-lames, avec des piles à chaque bout, du côté ouest de l'ouvrage déjà terminé; un espace de 350 pieds de largeur fut laisé entre l'ancienne construction et la nouvelle afin de permettre aux vaisseaux d'entrer dans le port. Ce travail fut commencé en mai 1889 et terminé en 1890. Le talus de pierre, commencé en 1889 fut aussi continué en avant de l'ouvrage construit sous le premier contrat, parce que le fond s'érodait sous l'action de la mer pendant les gros temps. Les deux prolongements ci-dessus mentionnés, comprenant aussi le talus de pierre, furent terminés au coût de $315,641.87. De 1889 à 1898, une dépense de $15,445.24 fut faite pour le dragage de l'espace laissé dans le brise-lames à une profondeur de 18 et 19 pieds à eau basse, et donnant 16 pieds d'eau dans le havre en face de quelques-uns des bassins.

Réparations.—En 1890-91, les bouts des piles furent couverts de palplanches et les parties du brise-lames qui avaient été endommagées par la glace furent réparées. Quelques légères réparations furent aussi faites en 1892 et 1895. Durant l'année dernière des réparations furent faites au brise-lames dans les endroits où il avait été endommagé par la force de la glace—l'hiver d'avant et aussi par un bateau appelé *Yuma* qui s'était jeté sur la superstructure. Ce travail commencé en avril fut terminé en juin au coût de $7,265.23.

Il y a encore des plaques de fer du brise-lames qui ont été enlevées par l'eau, mais elles en ont été retirées et replacées au coût de $72.32.

Description.—La construction du brise-lames a changé cette rade dangereuse et exposée en un port sûr et commode. Ce port a trois entrées, l'entrée du côté ouest a environ 1,800 pieds de largeur avec une profondeur de 12 à 18 pieds à eau basse. L'entrée du milieu a 350 pieds de large et une profondeur de 17 pieds d'eau. L'entrée du côté est a une profondeur de 17 pieds d'eau et une largeur de 250 pieds. La profondeur d'eau dans le bassin varie de 14 à 18 pieds. La longueur totale du caisson du brise-lames est de 5,250 pieds, comprenant les piles de retour de l'entrée du milieu et de l'extrémité ouest du brise-lames. La largeur est de 30 pieds et la hauteur entière est de 25 et 26 pieds. Il baigne sur presque tout son étendue dans 17 ou 18 pieds d'eau.

Sur le côté du lac, le coffrage est fait verticalement jusqu'à la ligne d'étiage, de là jusqu'en haut il est terminé en talus de 1 (un) dans 1 (un), solidement lambrissé, et les angles sont recouverts de plaques de fer. Le brise-lames du côté du lac est lourdement renforcé. Il doit être mentionné que ce brise-lames a soutenu avec succès la

violence des vagues poussées par des vents de 50 milles à l'heure, et la force de la glace du large à tel point que la glace s'est empilée sur la construction et y a atteint une hauteur de 19 pieds.

Le total des dépenses faites dans ce havre peut se diviser ainsi.

Construction	$471,303 47
Réparations	6,633 93
Dragage	15,445 24
Total	$493,382 64

En 1872, en même temps que la "route Dawson", un quai de 600 pieds de long avec une aile de 200 pieds a été construit à Port-Arthur alors "Port Arthur's Landing", mais le coût en a été inclus dans les dépenses de la route "Dawson".

PORT-BURWELL.

Port-Burwell est situé sur la rive nord du Lac Erié à 90 milles en haut de Port-Colborne.

Les travaux de ce havre sont la propriété d'une compagnie incorporée en 1832 qui a reçu, sous forme d'emprunt, 3,000 louis du gouvernement.

En 1840 les ouvrages ont été transférés au gouvernement et en 1860 l'acte de transfert a été annulé. La seule dépense encourue par le gouvernement après l'union des provinces est de $546 pour travaux hydrographiques.

Une inspection minime a été faite en 1874 et la compagnie prétendit qu'à ce moment-là elle avait dépensé, pour améliorer le havre, $100,000.

En 1876-77 on dépensa la somme de $10,055.37 pour réparer le brise-lames et pour draguer le havre à une profondeur de 10 pieds.

Durant le dernier exercice des réparations considérables et des améliorations ont été commencées dans le havre; l'ancien coffrage en bois a été enlevé sur une longueur de 100 pieds et reconstruit sur une hauteur de 20 pieds et sur une largeur de 24 pieds. 300 pieds de l'ouvrage en pilotis ont été remplacés par des pieux en érable de 25 à 35 pieds de long. On a aussi commencé le creusement du havre.

Le montant dépensé durant l'année a été de $24,864.88.

PORT-ELGIN.

Port Elgin est situé dans la division électorale de la partie sud-est du comté de Bruce, sur la rive sud du lac Huron, à 24 milles de Kincardine et 4 milles au sud de Southampton. C'est une station de la branche de Wellington Grey et Bruce du chemin de fer du Grand Tronc.

Le chemin de fer ne se rend pas jusqu'au havre. La population est d'environ 2,000 âmes.

Un caisson a été placé environ 1,500 pieds de la rive, dans le lac, en 1857 et un petit quai, pour les fins du commerce a été construit par une compagnie locale en 1857-8 avec l'aide du gouvernement qui accorda la somme de $4,000.

Le montant total dépensé à ces ouvrages est de $7,180.

En 1881-82 ce ministère construisit un brise-lames de 600 pieds de longueur, en face de la jetée de débarcadère, et en 1884-6 le brise-lames a été prolongé de 950 pieds dans la direction nord-est, et touchant à la rive à l'extrémité nord-est de manière à former un bassin ou un havre. Ce qui fait une longueur totale pour la jetée de 1,550 pieds. L'ouvrage consiste en coffrage recouvert d'une superstructure continue au-desus du bas niveau de l'eau.

Le havre est formé par un brise-lames s'étendant de la terre ferme dans la direction du sud-est. L'expédition des marchandises se fait de la jetée de débarcadère. A cet endroit on y fait le commerce de la brique, de la fleur, du grain, du poisson, du

bois et des produits agricoles. Il n'existe que deux manufactures, l'une de brosses et l'autre de rateaux.

Durant le dernier exercice MM. Bowman et Porter ont fait du dragage dans le chenal et dans une partie du havre durant 362 heures.

Le montant dépensé, y compris la surveillance fut de $2,896.

Le montant total dépensé à cet endroit est de $80,652.57.

La municipalité a dépensé environ $16,000 pour améliorer le havre.

PORT-HOPE.

Port-Hope, est situé dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario, à 63 milles à l'est de Toronto, sur le chemin de fer Grand Tronc. Sa population est d'environ 8,000 âmes. On y fait surtout le commerce de bois et de grain.

Les premiers travaux du havre ont été exécutés par une compagnie en 1832, qui devinrent ensuite sous le contrôle des commissaires en 1853.

En 1875-77, les quais furent prolongés et un montant considérable d'argent a été dépensé pour du dragage. En 1882-83, on fit du dragage additionnel et on prolongea de nouveau le quai de l'est.

Durant le dernier exercice, des réparations ont été faites à la partie sud-est du quai de l'ouest et on construit une clôture de 550 pieds de longueur du côté ouest du quai de l'ouest afin d'empêcher le sable d'être charroyé à l'intérieur du havre.

On reconstruit l'ancien quai de l'est à partir du niveau de l'eau basse, sur une longueur de 100 pieds touchant à la rive.

229,000 pieds de bois et 1,500 livres de fer ont été employés dans ces réparations. On posa aussi 11 nouveaux poteaux d'amarrage.

Le montant dépensé pour les matériaux et la main-d'œuvre est de $5,515.

Le montant total dépensé à cet endroit jusqu'à date est de $156,170.87.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley, est sur la rive nord du lac Erie, à l'embouchure de Kettle-Creek, à environ 85 milles à l'ouest de l'entrée du canal de Welland, à 8 milles à l'est de l'entrée de la ville de Saint-Thomas. C'est le terminus du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit. Sa population est d'environ 1,000 âmes.

En 1827, un acte fut passé par le parlement du Haut-Canada, nommant des commissaires pour y construire un havre, et une somme de £3,000 fut votée à cette fin. Deux autres montants de £3,500 et l'autre de £2,000 ont aussi été fournis.

Après l'union des provinces, des réparations considérables et des améliorations furent faites. Le montant total dépensé à la fin de l'année fiscale précédente a été de $230,531.38. Par un ordre en conseil en date du premier septembre 1859, le havre fut transféré à la Compagnie du chemin de fer London et Port-Stanley, à la condition que le taux de quaiage collecté pour l'usage du quai, serait appliqué à son entretien.

En 1870, un examen minutieux du havre a été fait. Les travaux consistèrent en une série de quais séparés par 86 pieds de l'un de l'autre à leur extrémité du large et de 82 pieds à leur extrémité touchant la rive. Le quai de l'ouest avait 1,456 pieds de longueur avec une largeur de 20 pieds et 548 pieds à son extrémité touchant à la rive et 30 pieds de largeur sur le résidu. Le quai de l'est avait 1,150 pieds de longueur et 30 pieds de largeur. Sur le côté intérieur du quai de l'ouest fut construit un bassin de 11½ pieds de large, se continuant vers le nord sur une longueur de 882 pieds, et ayant un renfoncement de 90 pieds de long sur 53 pieds de profond. Le bassin intérieur formé par ces deux séries de quais est d'environ cinq acres et demi où il y a une prfondeur d'eau de sept à onze pieds sur une petite partie, et de 1 à 5 pieds sur la plus grande partie, c'est-à-dire sur lesquatre acres.

En 1876-77, une annexe a été construit au quai l'ouest. Cette annexe a 85 pieds de largeur et coûta $8,158.

En 1882, l'extrémité du large de ce quai ayant cédé, elle a exhaussée à sa hauteur originaire au coût de $600, et on y construisit un phare.

On fait à Port-Stanley, un commerce de poisson, de bois de corde et de produits agricoles.

Depuis que le chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit a acquis la ligne du London, les bateaux traversiers du lac y font maintenant escale à Port-Stanley, et y délivrent le charbon. Il y a une ligne régulière de bateaux entre ce port et Cleveland, sur la rive sud du lac Erié.

La municipalité n'a rien déboursé pour l'amélioration du havre. Comme havre de refuge, Port-Stanley est bien situé; il se trouve à environ à mi-chemin entre Longue-Pointe et Rondeau.

Le havre est formé par deux jetées s'étendant dans le lac et par un bassin intérieur que l'on a creusé jusqu'à l'embouchure du cours d'eau. Il est bien protégé à l'intérieur et son entrée n'est point difficile.

Durant le dernier exercice, on dépensa la somme de $8,105.93, pour réparer la jetée de l'ouest, sur une longueur de 770 pieds. 281,307 pieds de bois, 18,450 livres de fer, ont été employés dans ces réparations. On a aussi fait du draguage au coût de $1,940.38.

Par ordre en conseil du 14 février 1898, $10,000 ont été accordés à la compagnie de chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit pour l'aider à exécuter des améliorations considérables entreprises dans le havre par cette compagnie.

Le montant dépensé durant l'année, est de $20,046.31.

Le montant total dépensé à cet endroit jusqu'à date, est de $298,808.36.

RICHARD'S LANDING.

Richard's Landing est situé au nord-est de l'île Saint-Joseph, dans le district d'Algoma.

Durant le dernier exercice l'achat du quai de la localité a été autorisé par ordre en conseil en date du 19 juillet 1898, et qui appartenait à W. J. Smith et fut acheté au prix de $3,023.35. Le quai originaire avait été construit en 1878 et avait 90 pieds de longueur et était parallèle au chenal.

En 1893-94 une annexe de 60 par 56 pieds de largeur a été construite avec une passerelle ou approche de 225 pieds de longueur à partir de la rive. Cette approche est un coffrage de 19 pieds sur 16. Le quai a 150 pieds de front et baigne dans 17 pieds d'eau à son extrémité du large. Il est construit en bois rond de cèdre, épinette rouge et pruche, et solidement lesté.

RONDEAU.

Rondeau est situé dans le comté de Kent, à la Pointe aux Pins, sur la rive nord du lac Erié à environ 140 milles à l'ouest de Port-Colborne où le lac Erié entre dans le canal Welland. C'est un havre de refuge tr(s important sur le côté canadien du lac.

Depuis quelques années la plage de Rondeau est très fréquentée durant l'été et un grand nombre de cottages y ont été érigés. Le chemin de fer Erié et Huron a prolongé sa ligne jusque-là et l'on est à y construire aussi un quai pour latraverse du lac et y faire la livraison du charbon.

La Pointe aux Pics projette dans le lac et forme un bassin naturel d'environ 6,000 acres d'étendue. Les communications entre le bassin et les lacs se font au moyen d'un banc de sable dont quelques parties se trouvent au-dessus du niveau de l'eau.

En 1844 un brise-lames a été construit à Rondeau par le gouvernement et en 1851 les travaux du havre ont été vendus à la Rondeau Harbour Company pour $8,000 à condition que la dite compagnie tienne les ouvrages en bon état. Mais la condition a été complètement négligée et le gouvernement a pris possession du havre en juillet 1856 et y fit des réparations.

Tous ces ouvrages étaient complètement détériorés. Le courant, très rapide, avait miné les quais à leur face et le fit s'effondrer sur une longueur de 350 pieds.

En 1871 on reconstruisit les quais; le chenal et le bassin furent élargis et tous les travaux nécessaires à former un havre de refuge ont été exécutés. On construisit deux jetées parallèles de 783 pieds de longueur et séparées par une espace de 250 pieds. Dans l'espace comprise entre les deux jetées il y a une profondeur d'eau de 15 pieds.

Un brise-lames de 225 pieds de longueur a aussi été construit et on a fait du draguage sur une espace de 10 acres à l'intérieur du bassin pour lui donner 15 pieds d'eau.

En 1881-82 ce ministère construisit un ouvrage de protection en pilotis d'une longueur de 2,000 pieds à l'ouest de l'entrée. Ce qui coûta la somme de $197,890.76.

Durant le dernier exercice les quais ont été réparés et on dépensa à cette fin la somme de $3,499.93.

Les travaux, commencés en août 1898 ont été terminés en mai dernier. Environ 250 pieds de l'extrémité nord-est de la jetée de l'ouest ont été reconstruits à partir du bas niveau de l'eau, et des réparations considérables ont été faites aux autres parties des deux jetées.

63,748 pieds de bois et 6,787 livres de fer ont été employés dans ces réparations.

Le montant dépensé à cet endroit se répartit comme suit:—

Avant la Confédération	$ 74,437 70
Depuis la Confédération	227,398 88
Total	301,836 58

Etat des dépenses depuis que ces ouvrages sont sous le contrôle du ministère des Travaux Publics:

Années.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Totaux.	Description.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
895-6	Pont, $3,816 25	....	....	3,816 25	Un chemin de 400 pieds de long a été construit pour relier le pont tournant au chemin public. Du côté sud du chenal un caisson de 70 x 20 pieds a été construit avec superstructure pour remplir les abords du débarcadère.
1895-6	Pont, $19,937 13	....	....	19,937 13	Maçonnerie de pont, etc.
1896-7	....	1,454 24	....	1,454 24	Réparations jetées, aux murs de soutènement, clôtures, etc.
1896-7	Pont, $16,520 92	....	1,556 87	18,077 79	Pont.
1897-8	....	3,525 37	....	3,525 37	Réparations aux jetées.
1897-8	....	....	2,520 58	2,520 58	Personnel du pont et entretien.
1898-9	....	1,366 75	2,868 59	4,235 34	" du pont. Réparations et entretien.
Totaux.	$41,690 68	10,914 14	13,606 80	66,211 62	

RIVIÈRE SAUGEEN.

La rivière Saugeen est située dans le lac Huron, 143 milles en aval de Sarnia en passant par le village de Southampton, situé sur la rive de ce lac, dans la division électorale de Bruce-nord.

En 1858, le gouvernement construisit un brise-lames sur la rive nord de la rivière. Les autorités locales l'ont réparé en 1868 et reçurent à cette fin une allocation du gouvernement de $3,500. Le brise-lames a coûté $18,795.99. L'embouchure de la

rivière donne aux vaisseaux de petits tonnages un havre sûr, et il est beaucoup employé pour l'empaquetage et l'expédition du poisson.

Durant le dernier exercice, MM. Bowman et Porter ont fait du dragage à l'entrée du chenal; ils travaillèrent durant 488 heures, et le montant dépensé, y compris la surveillance, est de $4,097.50.

Le montant total dépensé jusqu'à date est de $32,757.82.

THORNBURY.

Thornbury, village incorporé du comté de Grey est situé à l'embouchure de la rivière du Castor, qui se jette dans la baie Georgienne; il est situé sur l'embranchement Meaford du chemin de fer du Grand Tronc, à huit milles de Meaford et 19 milles de Collingwood. Ce village possède 4 églises, 20 magasins, 2 hôtels, 2 moulins à moudre le grain, une scierie, un moulin à carder et un à planer, deux imprimeries qui publient des journaux hebdomadaires, un bureau de télégraphe et un de l'express. Population, 900 habitants.

Il y a plusieurs années, une jetée fut construite en cet endroit par les habitants de la localité, mais on négligea de la réparer, de sorte qu'elle devint inutile.

Construction.—Durant la saison de 1881, une somme de $7,00 fut votée pour la construction d'une jetée sur le débouché ouest de la rivière du Castor, et pour le dragage d'un bassin de 100 pieds de largeur et de 10 de profondeur, sur la côté est. Cette allocation fut augmentée de la somme de $7,000 fournie par le village de Thornbury, et l'ouvrage fut donné par contrat. La jetée fut faite d'un caisson solide de 425 pieds de long s'étendant du rivage dans la baie Georgienne, la partie supérieure ou débarcadère a 145 pieds de long et 35 pieds de large; le reste de l'étendue de 280 pieds, y compris l'abord, 18 pieds de large. Cet ouvrage fut complété durant l'exercice de 1882-83 au coût de $14,136.37. En 1883-84-85, la somme de $8,085.09 fut dépensée à construire des ouvrages de protection sur le côté est du bassin. Cet ouvrage consistait à construire une solide jetée en pilotis s'étendant à 400 pieds du rivage dans le lac formant un havre artificiel. Durant l'exercice 1886-87, une rangée de pilotis fut enfoncée sur la côte ouest de la rivière du Castor, depuis l'arrière, dans une direction sud-ouest, et sur une longueur de 200 pieds, au coût de $1,818.48 ; cette dépense fut faite afin d'empêcher la plage d'être rongée yar le mer. En 1892-93, une somme de $2,981.27 fut employée à construire une étendue en pilotis de 150 pieds de long et à faire une cale dans le débarcadère. En 1897-98, il fut décidé de construire un petit brise-lames dans le havre, afin de protéger les petits navires. Le brise-lames a 190 pieds de long et 16 de large et il a coûté $978.06.

Dragage.—Le dragueur *Challenge* ouvrit un chenal en 1886, dans le haut-fond, entre le bassin et le brise-lames, enlevant 8,820 verges cubes de roches, de graviers et de sable, au coût de $1,184.55. Durant les années 1887-88-89 et 1891-92, de grands dragages furent faits pour améliorer le havre et le rendre d'un accès plus facile au coût de $7,265.23.

Réparations.—En 1891-92, des réparations furent faites à l'abord du débarcadère. Le travail consistait à enlever les débris d'un vieil ouvrage de protection en pilotis de 100 pieds de long, en deça de l'abord de la jetée et à reconstruire ce même ouvrage avec des matériaux nouveaux et à faire une levée en graviers. Cet ouvrage fut fait à la journée au prix de $624.99. Le débarcadère, qui avait grand besoin de réparations, fut de nouveau endommagé en mai 1893, par une tempête de pluie de deux jours causant un fort débordement de la rivière du Castor qui enleva tous les barrages des moulins dans le voisinage de Thornbury. Les débris charriés par ce torrent ainsi que le courant minèrent le bout du rivage du débarcadère et cette construction, sur une longueur de 160 pieds, s'enfonça et tomba du côté du côté du havre. Durant les exercices 1893-94 et 1894-95, une somme de $6,387.18 fut dépensée à remettre le débarcadère en bon ordre. En 1895-96 et 1897, une dépense de $46.05 fut faite pour de légères réparations.

Durant le dernier exercice la somme de $999.99 fut dépensée pour compléter certaines réparations à la jetée et les approches.

Le total des dépenses encourues pour ce havre peut être détaillé ainsi :

Construction (comprenant les $7,000 fournis par le village de Thornbury)	$27,999 27
Dragage	8,450 78
Réparations	8,058 21
Total	$44,508 26

HAVRE DE TORONTO.

Le havre de Toronto est situé sur la côte nord du lac Ontario; il est formé par une grande baie circulaire d'environ 1½ mille de diamètre ; il est séparé du lac par une île basse (autrefois péninsule) d'environ six milles de long, ce qui fait un port sûr et abrité, capable de contenir un grand nombre de navires.

En 1788, il paraîtrait que le havre avait presque deux milles de long entre l'entrée du côté ouest et l'isthme; à l'est, il y avait un grand marais. L'entrée avait environ un demi-mille de largeur mais le chenal navigable pour navires n'avait que 1,500 pieds avec une profondeur de 18 à 21 pieds d'eau. En 1832, Bouchette déclare que la péninsule qui est maintenant l'Ile Toronto, était une étroite langue de terre n'ayant pas plus, en maints endroits que 180 pieds de large, mais s'élargissant vers la côte ouest jusqu'à un mille. En 1833, on remarqua des changements dans l'état du havre et la nécessité de le conserver en bon ordre attira l'attention des intéressés, cependant rien ne fut fait à ce moment. En 1850, le havre fut confié à une commission et au commencement de 1852, il fut fait rapport que d'après des observations et des sondages faits durant les vingt dernières années, il était prouvé que le chenal navigable n'avait plus qu'environ deux cents pieds. En 1853, une brèche fut faite (pendant un orage) à travers la plage étroite du côté est du havre, mais elle se referma peu après, quoique des tentatives fussent faites pour conserver la plage en permanence, elle fut entièrement balayée et l'entrée est fut faite.

En 1859, le capitaine de port rapporte qu'il y avait une profondeur de huit pieds d'eau dans le chenal est. En 1860, le chenal ouest fut dragué sur une largeur de 400 pieds et à une profondeur moyenne de 12 pieds. En 1862, l'entrée est s'était élargie d'un demi-mille, un banc s'y était formé et y avait produit un haut-fond. Entre 1874 et 1880, la somme de $49,120.90 avait été dépensée principalement à augmenter la largeur et la profondeur de l'entrée ouest et on dut faire sauter grand nombre de roches pour cela.

En 1881, une inspection du havre faite par M. Jas. B. Eads, I.C., qui soumit un rapport préparé avec soin dans lequel il conseillait de fermer l'entrée est afin d'obtenir et de maintenir une profondeur de 18 pieds d'eau à eau basse. Avant qu'on put suivre ces conseils, les marais bordant le côté est du havre, et la côte sud de l'île toute entière furent endommagés à un tel point qu'on fut obligé d'abandonner les plans préparés par M. Eads, car des moyens devaient être pris pour protéger la côte est du havre et pour protéger la partie est de l'île où c'était le plus étroit et où plusieurs brèches avaient été faites. En 1882, un ouvrage pour la protection du havre, s'étendant du Don en allant vers le sud jusqu'à l'île aux Pêcheurs, et aussi pour la protection de l'île, sur une longueur de 6,500 pieds allant vers le sud jusqu'à l'île furent commencés et terminés en 1885.

En 1889, un contrat fut entrepris pour l'amélioration de l'entrée est et pour la continuation et l'achèvement de l'ouvrage de protection du havre. Ces ouvrages consistaient à construire un caisson de 1,650 pieds pour fermer en partie l'ouverture est depuis l'île aux Pêcheurs, en montant jusqu'au nouveau chenal de l'est; à protéger et à entretenir le chenal par la construction de deux rangées de coffrage, de 2,400 pieds et

de 2.280 de longueur à quatre cents pieds l'une de l'autre et a draguer entre ces deux rangs de coffrage, une profondeur de 16 pieds à eau basse. Il fut aussi décidé de renforcer de grosses pierres le brise-lames de l'île, ce dernier ouvrage fut fait à la journée, sous le contrôle direct du ministre. Tous les ouvrages ci-dessus mentionnés, à part le dragage, ne furent complètement terminés qu'en 1896.

Les tempêtes de 1896-97 ont causé un tassement aux extrémités nord et sud des jetées ouest et est. Comme l'extrémité nord de la jetée ouest avait tassé au-dessous du niveau du lac, il a fallu démolir et rebâtir environ 120 pieds de la superstructure et placer des clayonnages de fascines et de grosses pierres autour de l'extrémité et aussi sur la façade donnant sur le chemin, afin de prévenir de nouveau affouillements. La même chose fut faite aux extrémités nord et sud de la jetée est. Un tassement se fit sur le côté donnant sur le chenal ; et un autre rang de pieux fut ajouté et la jetée est ayant tassé de nouveau, il a fallu démolir et rebâtir deux cents pieds linéaires de la superstructure, lorsque la jetée fut de nouveau en place et après lui avoir creusé un fond avec le dragueur-pompe de la ville. Des clayonnages de fascines de 32 pieds de largeur furent enfoncés dans l'eau sur la façade de la jetée donnant sur le chenal, sur une longueur de 210 pieds afin de l'empêcher d'affouiller; aucun tassement de la jetée ne fut remarqué à la fin de l'année.

Des réparations au brise-lames ont été commencées et se continuent maintenant. Un banc formé pendant l'hiver, au sud de la jetée ouest et retrécissant le chenal d'un peu plus de 100 pieds fut enlevé, et quelques parties peu profondes en furent creusées. Il y a maintenant un chenal de 190 pieds de longueur avec une profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro de la jauge, depuis l'extrémité de la jetée ouest jusqu'à dehors. A la fin de l'année le dragueur fut employé à creuser le chenal entre les jetées, à 16 pieds au-dessous de zéro. Trois éperons faits de lits de clayonnages de fascines et immergés avec des pierres, furent aussi construits sur le côté sud de l'île, à l'ouest du parapet, afin de protéger la plage. Ces éperons soutinrent les tempêtes de l'hiver dernier et protégèrent la plage quelque peu dans leur voisinage, mais ils sont trop éloignés les uns des autres pour être de grands services, car la mer a déjà fait de grands ravages sur la rive qui se trouve entre eux, balayant et déchirant la plage, déracinant plusieurs arbres et endommageant le trottoir. Ceci démontre clairement la nécessité d'en mettre d'autres plus raprochés les uns des autres si on veut conserver la plage. La somme dépensée pour ces ouvrages durant le dernier exercice fut de $18,442.76.

Le total des dépenses faites pour ce port par le ministère est de $1,133,573.54 comprenant le dragage, le personnel et l'entretien.

Durant le dernier exercice, le draggage commencé en 1898 a été continué dans l'entrée de l'est afin d'obtenir une profondeur d'eau de 16 pieds. Le montant dépensé a été de $18,232.26.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLOMBIE.

La rivière Colombie prend sa source dans plusieurs petits lacs qui se trouvent entre les montagnes Rocheuses et les monts Selkirk, un peu au sud du 50e parallèle de latitude nord ; le plus haut de ces lacs est séparé de la rivière Kootenay—laquelle a sa source au centre des montagnes Rocheuses, à quelques milles au nord du 51e parallèle—par un banc de sable et de gravier d'un mille et demi de largeur et d'une altitude de 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer. La rivière Kootenay, à cet endroit, est, durant la hauteur ordinaire de l'eau, à environ neuf pieds au-dessus du niveau du lac

Colombie supérieur. Tandis que la Kootenay coule dans une direction sud-est vers la frontière, la rivière Colombie prend une direction tout opposée vers la ligne du chemin de fer du Pacifique à Golden, à environ 130 milles au nord-est du canal Flat.

Cette partie est connue sous le nom de " rivière Colombie en amont de Golden " et est navigable actuellement que pour des bateaux d'un faible tirant d'eau, lorsque la rivière est libre de glace.

A partir de Golden, la rivière Colombie suit le côté sud de la ligne du chemin de fer jusqu'à Donald où elle traverse au côté nord et continue ainsi jusqu'à Beaver. On croit que les bateaux à vapeurs peuvent se rendre de Golden à Donald, mais non jusqu'à Beaver. La rivière, à ce dernier endroit, s'éloigne de la ligne du chemin de fer et continue son cours jusqu'à la Grande Courbe; où elle revient vers le sud jusqu'à Revelstoke, et là elle est encore traversée par le chemin de fer Canadien du Pacifique. La distance de Beaver à la Grande Courbe (en faisant le tour) est d'environ 174¼ milles.

A environ 30 milles en amont de Revelstoke, la rivière se jette dans le lac Arrow supérieur, franchissant un banc de sable mouvant en forme d'évantail. A partir de ce lac,—qui a une longueur d'environ 43 milles—la rivière se rend jusqu'au lac Arrow inférieur, distance de 18 milles, d'où elle continue de se diriger vers le sud, sur un parcours de 48 milles, plus ou moins. La rivière entre les lacs prend le nom de " Narrows ". La plus grande largeur de ces deux lacs n'excède pas quatre milles. Du lac Arrow inférieur aux rapides de Kootenay, distance de 21 milles, la rière est large et profonde, et le courant fort, bien qu'il n'y ait pas de courbes à angles aigus. Cette partie est connue sous le nom de " Rivière Colombie en aval de Revelstoke ".

Après avoir passé les rapides et l'embouchure de la rivière Kootenay sur la rive gauche, la Colombie continue son cours, qui est rapide, large, à courbes saillantes et divisé à deux ou trois endroits par des îles rocailleuses jusqu'à la frontière internationale en aval de Fort-Sheppard, à une distance de 32 milles de la tête des rapides. Sa direction générale est vers le sud. Cette partie de la rivière est connue sous le nom de " Rivière Colombie en aval de Kootenay ".

La vallée de la rivière du côté sud, depuis la Grande Courbe est resserrée entre deux chaînes de montagnes, les monts Selkirk et les monts Gold Range à droite. A l'approche des lacs, les montagnes s'abaissent d'une façon remarquable.

Les bords et le lit de la rivière sont généralement composés de sable et de graviers; on y trouve du bois en grande quantité et quelques rochers.

Améliorations en amont de Golden.—La plupart des rapports relatifs à ces ouvrages ayant été détruits par l'incendie qui a consumé les bureaux des ministères à New-Westminster, le 11 septembre 1898, il est impossible de donner les détails de ces travaux exécutés durant l'exercice expiré le 30 juin 1898.

L'ouvrage fut limité à la rivière Colombie entre Golden et le lac Windemere, et consistait principalement à réparer et à prolonger les barrages afin de confiner la rivière dans le chenal principal. Tout le travail fut fait par l'équipage du dragueur *Muskrat.* Il consistait à faire sauter des roches, à couper et enfoncer des pilotis, à se procurer des fascines pour les barrages. Du dragage fut fait d'une manière satisfaisante sur un banc de sable qui s'était formé au-dessous des fosses à saumon au pied du lac Windemere.

Les dépenses en rapport avec le dragueur *Muskrat* durant le dernier exercice sont comme suit:—

Gages	$2,200 20
Provisions	469 23
Bois	33 15
Matériel	9 39
Equipement	30 65
Location d'un bateau	21 00
Dépenses imprévues	198 60
Total	$2,962 22

Améliorations en amont de Revelstoke.—Les travaux pour l'amélioration du ravin de la rivière Colombie en amont de Revelstoke consistèrent à faire sauter des roches qui étaient dangereuses pour la navigation.

Voici le détail des dépenses faites de ce chef durant l'exercice expiré le 30 juin 1898:—

Gages	$1,594 00
Matériel	175 00
Location d'un bateau	27 00
Dépenses imprévues	22 50
Total	$1,818 67

Améliorations entre les lacs Arrow.

On remarque dans cette localité quatre barrages. Le premier barrage est de 380 pieds de longueur et 20 pieds de large à sa base, et consiste en fascines et en rock. Le deuxième barrage a 180 pieds de longueur et a été construit de la même manière que le premier. Ces deux barrages ont été construits afin de retenir les eaux, à l'époque où elles sont plus basses, dans le chenal principal.

Le troisième barrage a 160 pieds de longueur environ et d'environ 20 pieds de large. Il a été construit en fascines sur lesquelles on a déposé des sacs remplis de sable, vu qu'on n'a pu trouver de ce côté-ci de la rivière la pierre nécessaire.

La rivière, durant les hautes eaux, a une tendance à déborder et il était nécessaire de construire ce barrage.

Le quatrième barrage a 880 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur et trois pieds de hauteur.

A 81 pieds de distance des pilotis ont été enfoncés le long de la partie inférieure du barrage qui consiste en trois charges de fascines d'un pied d'épaisseur chacune. Le tout a été attaché et entouré de fil de fer galvanisé. Six pouces de gravier a été déposé sur le dessus du barrage.

Le montant dépensé se répartit comme suit:

Gages	$4,441 35
Matériaux	365 02
Dépenses imprévues	178 02
Louage de bateau	15 00
Total	$4,999 39

RIVIÈRE DUNCAN (DUNCAN RIVER).

La rivière Duncan prend sa source dans une prairie ou dépression située à peu près au centre de la chaîne des montagnes Selkirk, à quelques milles au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans cette dépression prennent aussi leur source : (1) la rivière du Castor, qui coule dans la direction du nord et débouche dans la rivière Colombie à l'endroit où le chemin de fer s'éloigne de celle-ci pour monter le versant oriental des montagnes; (2 la fourche nord de la rivière Spillamacheen, qui coule dans la direction du sud-est et se jette dans la Colombie à 40 milles à peu près de Golden Station sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au point de jonction de la rivière du Cheval Ruant et de la Colombie.

Après avoir suivi un cours tortueux sur une distance de 56 à 60 milles à travers une étroite vallée alluviale de ¾ de mille à un mille de largeur, se portant un peu vers le sud-est, la Duncan coule à travers de hautes montagnes puis s'élargit et forme le lac Kootenay d'en haut qui a 10½ milles de longueur et de ¾ de mille à 1 mille de largeur.

A deux milles de l'extrémité d'aval de ce lac, le Lardo—un affluent rapide et innavigable, venant du nord-ouest—débouche dans la Duncan à angle aigu, et à 7 miles plus loin, les eaux réunies des deux rivières entrent dans le lac Kootenay à environ 21 milles de Kaslo, ville située sur la rive ouest. En aval du confluent des deux cours d'eau la rivière a été appelée la Lardo, bien que la Duncan qui est bien plus grande que son affluent, soit à proprement parler la rivière principale. Pour éviter la confusion, la rivière sera désignée ci-après sous le nom de Duncan, la Lardo étant traitée comme tributaire.

Le lac Kootenay dont l'altitude est de 1,730 pieds, a environ 72 milles de longueur et 1¾ mille de largeur en moyenne. C'est à l'heure qu'il est la seule route par laquelle le commerce de la vaste vallée centrale des montagnes Selkirk, au nord de la frontière, puisse se faire. Il y a sur le lac deux endroits où l'on peut atteindre les grandes lignes de chemin de fer. Le premier de ces endroits est Nelson situé sur le côté ouest du lac à 36 milles de Kaslo; il y a là correspondance; (1) avec le chemin de fer de Nelson et de Fort-Sheppard et le chemin de fer de Spokane dans l'Etat de Washington; et (2) partie par chemin de fer, et partie par bateau, avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Revelstoke.

L'autre endroit est Bonner's-Ferry,p etite ville qui se trouve dans l'Etat de l'Idaho, sur les bords de la rivière Kootenay, à environ 50 milles au sud-est, par la rivière, de la frontière ; il y a à cet endroit correspondance avec le chemin de fer Great Northern.

Trois lignes de vapeurs font le service tous les jours sur le lac entre les endroits situés au nord de la frontière, et les *steamers* se rendant à Bonner's-Ferry deux fois par semaine en été, une fois par semaine en hiver.

A Kaslo un petit chemin de fer (chemin de fer Kaslo et Slocan) d'une largeur de voie de 3 pieds, qui appartient, dit-on, à la compagnie du Great Northern, a été construit pour desservir la région du Slocan—située à l'ouest du lac Kootenay—en concurrence avec le chemin de fer de Nakusp et Slocan, qui est exploité dans la même région par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont la largeur de voie est de 4 pieds 8½ pouces. Nakusp se trouvant sur la rive est du lac Avon (en haut), la correspondance se fait en cet endroit par eau avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Si les propriétaires de ces lignes rivales pouvaient en arriver à une entente, la région de la rivière Duncan se trouverait en communication plus directe avec les marchés canadiens.

Il y a deux fonderies dans cette région. L'une de ses fonderies, qui a été établie par des capitalistes américains, se trouve à Pilot Bay, sur la rive est du lac, vis-à-vis son bras ouest, et l'autre, qui a été érigée par la compagnie "Hall Mines Company," corporation anglaise, est située à Nelson; cette dernière fonderie avait été d'abord établie pour travailler le minerai de leur propre propriété située sur la montagne du Crapaud, au sud de Nelson, et aussi pour l'usage du public.

L'on prétend que la région de la Duncan est aussi riche en minéraux que n'importe quelle autre partie du district, mais par suite des conditions difficiles dans lesquelles se fait le trafic, les prix de transport sont très élevés, ce qui retarde le développement du pays. Pour remédier à la chose, l'on se propose de rendre la rivière Duncan, à partir du lac Kootenay, aussi navigable que possible.

A l'embouchure de la rivière Duncan, dans la rivière Kootenay, il y a de vastes bancs de sable à travers lesquels la rivière se déverse dans le lac par plusieurs chenaux, le chenal principal se trouvant près d'une falaise rocheuse sur la rive ouest. Le 7 septembre 1895, il n'y avait pas plus de pieds d'eau dans le chenal le plus profond. A l'entrée de la rivière, les terrains bas longeant les rives sont formés d'alluvions et sont couverts de saules et d'aunes, qui plus loin font place à des bois plus gros et à des bois de commerce. La vitesse du courant varie entre 2 et 6 milles à l'heure et coupe les rives rapidement sur la courbe convexe de la rivière. A divers intervalles jusqu'à l'embouchure de la crique Cooper, on rencontre dans les endroits où la rivière l'entrecoupe, des pentes vives et courtes ; la différence de niveau variant

entre 10 pouces et deux pieds. Les plus difficiles de ces pentes, qui seront toujours, à moins qu'on ne les améliore, un obstacle à la navigation, se trouvent en aval de l'embouchure de la crique Cooper.

La différence de niveau entre la lac et l'embouchure de la Lardo, distance de 7½ milles, est de 28 pieds approximativement.

La ville de Duncan, composée de trois maisons qui n'ont pas même d'habitants permanents, est située à environ 1½ mille de l'embochure du lac Kootenay d'En Haut, sur la rive ouest.

Entre l'embouchure de la Lardo et le lac d'En Haut, il y a deux endroits où le chenal est entrecoupé d'îles, de rochers et de bancs de gravier.

La différence de niveau entre le sommet de la pente et les eaux relativement calmes se trouvant au-dessous, n'a pas moins de deux pieds à ces deux endroits. La profondeur de l'eau, dans les parties les moins profondes, n'excède pas 24 pouces.

L'élévation approximative du lac d'En Haut, au-dessus du lac Kootenay, n'a pas plus de 30 pieds, à ce que l'on prétend. Admettons que la distance entre les lacs soit de 9 milles; le pente moyenne de l'eau serait donc de 4 pieds par mille. La pente, cependant, n'est pas uniforme, la rivière étant formée d'une série de rapides peu profonds, dont quelques-uns sont courts et vifs et qui sont séparés par des étangs relativement peu profonds, où l'eau coule avec une vitesse modérée.

Ce sont ces rapides (ils se rencontrent aux embouchures des tributaires où le chenal se divise) qui sont les plus grands obstacles à la navigation.

Sur tout le parcours de cette partie de la rivière, qui peut être appelée la Duncan d'En Bas, l'affouillement est constant partout où le courant frappe la rive. Il s'en suit que des arbres tombent sans cesse dans la rivière ou restent suspendus sur ses bords. On rencontre aussi dans toutes les baies où le courant est peu rapide un grand nombre de troncs d'arbres entièrement ou en partie submergés, et aux extrémités d'amont des îles et des bancs il y a des accumulations de bois flottant.

La ville de Duncan est située sur une plage de gravier (l'endroit le plus élevé se trouvant à 185 pieds au-dessus du niveau du lac) qui paraît avoir été formée par les détritus déposés à l'embouchure d'un vieux chenal de la rivière Lardo, coulant maintenant dans la direction du sud-est à environ 1½ mille à l'ouest. Ce vieux chenal, suppose-t-on, se déchargeait dans le lac d'En Haut par une étroite gorge rocheuse—maintenant une passe—dans une partie basse des montagnes.

Par des observations barométriques faites avec soin il a été constaté que le niveau de l'eau de la Lardo, à 1½ mille à l'ouest de la ville de Duncan, était d'environ 60 pieds au dessus du lac. En admettant que la pente à partir du lac jusqu'au confluent de la Duncan et de la Lardo soit de 6 pieds, cette dernière rivière aurait donc une pente de 63½ pieds sur un parcours de 3½ milles. Cela règle définitivement la question de la navigabilité de la Lardo.

A l'extrémité d'amont du lac Kootenay d'En Haut qui a environ 8 milles de long, la rivière Duncan d'En Haut entre dans le lac. L'embouchure ici est semblable dans sa configuration à celle de la rivière d'En Bas. L'on y rencontre les mêmes vastes bancs de sable à travers lesquels la rivière entre dans le lac par 3 chenaux, le chenal principal, cependant, se trouvant dans ce cas-ci sur la rive orientale au lieu d'être sur le bord occidental le long d'une falaise rocheuse.

En continuant à remonter la rivière sur la rive orientale l'on atteint à 8 milles de l'embouchure, la crique de Deux-Milles.

Ici la rivière passe d'un courant peu rapide d'un côté à l'autre de la vallée qui a de ¾ de mille à 1 mille de large, longeant ça et là le pied des montagnes. La largeur varie entre 200 et 400 pieds. Aux endroits où la largeur atteint ce dernier chiffre il y a peu d'eau et de nombreux bancs de sable obstruent jusqu'à un certain point le chenal. On rencontre ici comme ailleurs des troncs d'arbre, du bois flottant et des arbres suspendus sur les rives.

Depuis la crique des Deux-Milles jusqu'à la crique de l'Ours, la largeur est en général moindre, le courant est plus fort et il y a un grand nombre de troncs d'arbres

obstruant le chenal. A environ deux milles en amont de la crique il y a un amas d'arbres déracinés s'étendant sur une largeur de plus de 150 pieds. En amont de cet endroit, la rivière est relativement libre sur une distance d'à peu près un mille, puis se rencontre un rapide formé par une grande quantité de troncs d'arbres et de bois flottant. Il faut franchir un autre rapide du même genre avant de pouvoir atteindre la crique de l'Ours, qui se trouve à 12 milles de l'embouchure et qui est le terminus de la navigation sur la rivière.

Je dois dire ici que ceux qui ont exploré le pays et navigué sur la rivière sont d'opinion qu'en amont de la crique de l'Ours le transport des marchandises ne peut se faire que par terre.

Voici une récapitulation des distances :—

Du lac Kootenay à l'embouchure de la rivière Lardo....	7	milles.
De la rivière Lardo à la ville de Duncan..............	3	"
De la ville de Duncan au lac Kootenay d'en Haut......	8½	"
Du lac Kootenay d'en Haut à la crique de l'Ours........	12	"
Total	30½	"

Les terrains d'alluvion situés sur chacun des bords de la rivière jusqu'au pied des montagnes pourraient sans doute être cultivés avec profit s'ils étaient défrichés et protégés contre les innondations. Les arbres sont assez gros: ce sont des cèdres, des sapins, des épinettes, des arbres à coton et de aulnes.

La rivière qui est alimentée principalement par les glaciers et les neiges, est fortement chargée de sédiments lors de la crue des eaux.

Les eaux de la Duncan d'en Haut, se clarifient dans le lac d'en Haut. Les sédiments plus fins de la Duncan d'en Bas sont déposés à son embouchure, formant le banc déjà mentionné.

Le bassin d'alimentation de la Duncan a une superficie restreinte, et par suite de l'escarpement de la rive et de la dénudation relative des versants des montagnes, la glace et la neige qu'il y a dans ces étroites limites disparaissent rapidement lorsque le temps est chaud. A cela peuvent être attribuées la courte durée et l'intermittence de la saison des eaux hautes dans les années où la crue n'est pas anormale et où le temps ne varie pas. Mais lorsque la crue des eaux est très forte, comme la chose est arrivée en 1894, il n'y a qu'une légère différence de niveau entre le lac d'en bas et le lac d'en haut, toute la vallée intermédiaire se trouvant submergée au plus fort de l'inondation.

Le pluies ininterrompues ne paraissent pas avoir d'effet sur la rivière, car ce qui est pluie dans la vallée est neige durant la même saison sur les montagnes. L'eau dans le lac d'en bas baissa d'au moins 12 pouces entre le 7 et le 19 septembre 1895, malgré qu'il eût plu presque continuellement depuis le 2 du même mois.

Les obstacles à la navigation sur cette rivière sont: 1. Les troncs d'arbres, le bois flottant et les arbres suspendus sur les rives, qui se rencontrent sur presque tout son parcours, sauf sur le lac Kootenay d'en haut; 2. Les bancs aux embouchures de la rivière dans le lac d'en haut et le lac d'en bas; 3. Les divisions ou barrages du chenal; 4. Les roches dans le chenal, entre les lacs.

L'on pourrait, à peu de frais, rendre la rivière sûre et navigable, à eau haute, pour les vapeurs d'un tonnage ordinaire et pourvus de puissantes roues en arrière, jusqu'à la crique de l'Ours, soit une distance d'à peu près trente milles, en enlevant du chenal les branches d'arbres et le bois flottant. Mais si l'on tentait de creuser les bancs à l'embouchure pour rendre la navigation possible à eau basse cela entraînerait une dépense que ne justifierait pas le degré actuel de développement du pays.

Les travaux de déblaiement de la rivière Duncan à partir du lac Kootenay furent commencés en janvier 1898 et continués jusqu'en avril. Ces travaux furent exécutés d'une manière très satisfaisante et les vapeurs purent faire le service, au printemps, dans le nord du lac Howsec. Il est maintenant question d'améliorer la rivière Duncan d'en haut. Le montant dépensé en 1898 s'est élevé à $2956.75. Durant le dernier

exercice on dépensa $2,946.43 pour déblayer la rivière du lac Howsec à Hall's Landing des corps morts et autres obstacles qui obstruaient la navigation, les améliorations permettant aux steamers de voyager en été jusqu'à Hall's Landing, une distance de 18 milles.

Voici un état détaillé des dépenses faits de ce chef durant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

Gages	$2,537 00
Matériel	252 08
Pour louage d'un bateau	107 00
Dépenses imprévues	50 35
	$2,946 43

RIVIÈRE FRASER.

La rivière Fraser est la plus grande et la plus importante de toutes les rivières de cette province. Elle traverse, ou plutôt pénètre à travers un pays dont les productions sont peu développées, soit au point de vue de l'industrie minière du sol et de la forêt. Cette rivière est parfaitement connue depuis une cinquantaine d'années; aussi n'est-il pas nécessaire d'en faire une longue description dans ce rapport, sauf en ce qui concerne les travaux, entrepris ou projetés, pour l'amélioration du chenal, de façon à empêcher les bords de s'affouiller et à prévenir les inondations, en même temps que pour faire une chenal permanent pour les navires depuis la cité de New-Westminster jusqu'en eau profonde dans le golfe de Georgie.

Le caractère topographique de la Fraser, sur tout son parcours, ressemble sous plusieurs rapports, à celui de la rivière Colombie, située au sud. Comme elle, la rivière Fraser prend sa source dans plusieurs petits lacs à l'ouest de la base des montagnes Rocheuses. Ces deux rivières coulent l'une près de l'autre sur une courte distance, puis la Fraser se recourbe vers l'ouest pour reprendre la direction du sud. La source, qui est à une altitude d'environ 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, est près de la passe de la Tête Jaune, où il fut d'obard question de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, un peu au sud du 53e parallèle de la latitude nord entre le 118e et le 119e méridien de longitude ouest; à une petite distance de la rivière Canot elle rejoint la rivière Colombie, à la Grande Courbe. Le point le plus au nord de la rivière Fraser est à environ 10 milles au nord du 54e parallèle, à peu près sur le 122e méridien, d'où elle coule vers l'ouest sur une distance d'à peu près 10 milles. Là quittant les eaux de partage de la rivière la Paix, qui coule à droite sur une distance de cinq milles vers le nord, elle suit une direction générale vers le sud-est, jusqu'à un endroit appelé Hope, situé sur la rive gauche, environ à 15 milles plus bas que Yale, le point le plus haut de la frontière internationale. A partir de cet endroit, la rivière Fraser change graduellement de direction et coule en général vers l'ouest à travers les terres arables de la vallée qui porte son nom, jusqu'au golfe de Georgie, dans lequel elle se décharge, à huit milles au nord de la frontière et à 6 milles à l'ouest du 123e méridien. Si l'on tient compte de ses détours dans la vallée, on peut dire que la longueur de la Fraser, à partir de sa source jusqu'au golfe, est d'au moins 900 milles.

Sur toute cette distance la rivière passe entre et à travers plusieurs chaînes de hautes montagnes dont les côtés et les sommets sont couverts de glaciers et d'immenses champs de neige. Sur tous les points les plus élevés de ces montagnes la neige a déjà atteint une hauteur de cinquante pieds.

L'époque de l'étiage sur la rivière Fraser arrive peu de temps après le départ des glaces. La rivière monte ensuite graduellement en proportion des pluies du commencement du printemps, mais ce n'est pas avant le commencement des pluies du mois de mai alors que l'ardeur du soleil fait fondre la neige sur les montagnes que les habitants en aval de Hope observent anxieusement la rivière. La première crue des eaux a lieu ordinairement dans le mois de mai, lorsque l'eau provenant de la fonte des neiges

sur les montagnes et dans les profondeurs se précipite vers sa sortie naturelle; elle est généralement suivie d'une autre plus forte vers le mois de juin ou le commencement de juillet, quand descendent du haut de la rivière Fraser les eaux provenant de la fonte de la neige et des glaciers de cette region. C'est alors l'époque la plus critique, mais fait étrange, en 1895-96, contrairement aux années précédentes, la crue des eaux qui fut plus forte que jamais et qui eut des effets si désastreux dans la vallée du bas de la Fraser fut produite par la rivière Thompson. Heureusement les eaux de la première inondation s'étaient retirées, lorsque arriva la grande masse des eaux des montagnes Rocheuses. Il est impossible de dire combien auraient été considérable la destruction des terres et les changements probables dans le lit de la rivière si toutes ces eaux étaient descendues simultanément.

Avant que la construction du chemin de fer fût commencée, la crue des eaux durant l'année mil huit cent soixante et seize (1876), fut considérée comme la plus haute survenue jusque-là et acceptée comme point maximum. En 1882, cependant, la rivière monta à un niveau plus élevé, et ce niveau fut de même accepté comme extrême hauteur, mais l'on fut rudement désillusionnée en 1895-96. Dans un sens cette inondation a eu un bon effet, quoiqu'elle ait été un grand malheur. En effet, eût-on construit une digue et mis à exécution les différents projets, en prenant pour base le niveau de l'inondation de 1882, il y aurait eu destruction complète des propriétés depuis Hope jusqu'au golfe de Georgie et les pertes auraient été incalculables. La conséquence de ceci, c'est qu'à l'avenir dans la construction des ouvrages de protection contre les inondations, ces ouvrages seront faits de telle sorte qu'il pourront offrir la même protection, quand même la crue des eaux serait encore plus grande; il n'est pas probable, mais il est possible qu'il arrive par suite de certaines circonstances que toutes les eaux provenant de la fonte des neiges et des glaciers, tout le long de la rivière Fraser, descendent en même temps. L'on devrait se mettre en garde contre cela.

L'érosion des bords et du lit du chenal de la rivière est constante, bien que moindre durant l'étiage. A mesure que la rivière se grossit le courant augmente en force et ronge de plus en plus la rive et le fond, de sorte que la quantité des matières charriées par la rivière et ses tributaires devient énorme. Aussi, les eaux sont tellement chargées de sédiments qu'elles peuvent être comparées à une soupe aux pois épaisse, plutôt qu'à toute autre chose. On peut facilement s'imaginer combien a été grande cette année l'accumulation de ces différents sédiments à l'embouchure de la rivière à la rencontre du courant qui descend et de la marée qui monte, enfin à tous les endroits où la rapidité du courant est retardée.

Les opérations minières hydrauliques qui se font actuellement, et qui ne peuvent qu'augmenter le long de la rivière Fraser et de ses embranchements, contribuent aussi à former ces dépôts ou sédiments. Les personnes intéressées dans les rivières n'exploiteraient-elles qu'une partie seulement de leurs concessions, il serait nécessaire de surveiller les opérations et d'insister sur la construction de réservoirs aux endroits voulus dans le but de recevoir les matières de toute sorte et les empêcher de se répandre lors de l'inondation, sur des terrains de valeur ou de former des barres dans le chenal, au détriment de la navigation. C'est ce qui est arrivé en Californie, et ceux qui connaissent les deux pays prétendent que les propriétés où l'on fait ces opérations hydrauliques rémunératives sont en plus grand nombre sur les bords de la Fraser qu'en Californie.

En aval du ravin de Yale, les barres et le lit de la rivière se composent de gros gravier et de sable. Le gravier devient de plus en plus fin et finalement disparaît en aval du débarcadère de Miller. De cet endroit jusqu'à l'extrême limite des bancs de sable dans le golfe de Georgie, les barres et les côtés du chenal se composent de couches de vase à grains très fins; cette vase une fois sèche reluit comme des perles ou du métal. Cette apparence est probablement due au mica ou talc en feuille.

L'énorme quantité de pièces de bois de toute sorte entraînées par le courant augme sensiblement l'effet destructif de ces inondations. On y voit des arbres, du bois de toutes les sortes, de toutes les dimensions, depuis le cotonnier, le cèdre ou sapin, long

de 150 à 200 pieds avec racines de 15 à 20 pieds de diamètre et branches intactes, jusqu'aux troncs d'arbres ordinaires. Ces débris flottants se réunissent quelquefois en immenses radeaux et il est facile d'imaginer quelle force destructive possède une telle masse entraînée par un courant très rapide et quels dommages sont causés à la rive, aux digues, aux ouvrages de protection, aux constructions en clayonnages, aux quais et aux jetées des ponts.

Le courant de la rivière est affecté par la marée qui remonte jusqu'à Chilliwack, à environ 48 milles en amont de New-Westminster, ou 60 milles de l'embouchure de la rivière. Les observations de la marée, durant le jour au débarcadère de Miller, ont démontré une variation de 12 à 30 pouces pendant l'hiver.

A New-Westminster, les grandes mers montent ordinairement de cinq pieds, mais durant la crue des eaux l'eau dépassent rarement un pied à dix-huit pouces. Le courant durant la marée montante, n'est pas apparent à la surface, excepté quand les eaux sont basses.

Au quai de roches, en dedans de l'embouchure de la rivière, on a constaté par des observations que la différence entre la plus haute et la plus basse marée est de 11 pieds. A l'échelle de marée automatique placée dans le chenal, aux Iles de Sable, à deux milles du rivage, le plus haut point atteint dans une marée a été de 14 pieds. C'était le 11 janvier 1894, dans le plein de la lune, bien que la différence de niveau entre les grandes mers et les petites soit reconnue être de 14·7 pieds.

Pendant la crue des eaux, dans le but de s'assurer du degré d'inclinaison de la surface de la rivière durant tout le temps de la marée entre New-Westminster et l'échelle de marée placée sur les bancs de sable, à une distance de 18¾ milles et entre les points intermédiaires, des observations géodésiques ont été faites dans le même temps, le 2 juin 1896, toutes les échelles étant rapportées à une seule donnée. Le tableau suivant donne le résultat des observations ainsi faites :—

Entre.	Distance, milles.	Difference niveau, H. H., pieds	Inclinaison par mille	Différence, niveau, M.B.	Inclinaison par mille.
New-Westminster et Ewen's-Cannery..	5·8	2·08	0·39	3·70	0·65
Ewen's et Laidlaw's-Cannery	4·0	1·58	0·395	2·67	0·6675
Laidlaw's et Quai de pierre	5·0	0·92	0·185	3·37	0·674
Quai de pierre et échelle de marée ...	3·9	0·75	0·192	3·71	0·95
Totaux..................	18·7	5·33	....	13·45	....

L'on peut voir par ce tableau que la plus grande inclinaison entre New-Westminster et le golfe, par conséquent l'endroit où le courant est le plus rapide, est entre les derniers points mentionnés sur le tableau précité, et c'est dans le voisinage du quai, en haut et en bas du courant, que les bords de la rivière ont été le plus affouillés.

Le présent rapport, qui est peut-être un peu long, a été fait dans le but de donner une notion claire et nette des éléments qui entrent pour une large part dans la solution de tous les problèmes se rapportant aux moyens à prendre pour régulariser les chenaux de cette rivière, afin d'empêcher l'affouillement des bords et d'améliorer la navigation.

On a suggéré, pour empêcher les inondations dans la rivière principale, de détourner quelques-unes des sources et les faire décharger dans d'autres rivières qui sont à proximité. Pour rendre pratique ce projet il faut nécessairement déterminer les niveaux par des levels géodésiques. Cependant ce projet, s'il est possible, ne pourrait s'appliquer qu'aux cours d'eau au-dessus de Lytton et non aux eaux de la rivière Thompson.

Les travaux exécutés peuvent être classifiés comme suit :—

1° Clayonnage de protection à l'île Westham.

2° Barrage traversant le chenal et un banc de sable en face du bourbier Ewan.

3° Clayonnage de protection du bord de la rivière, en aval de la pointe Garry.

1° 800 pieds de l'ouvrage de protection sur la rive nord de l'île Westham ont été construits; c'était la continuation d'un ouvrage commencé l'année précédente. Cet ouvrage a consisté à poser des clayonnages ou matelas de 100 pieds sur 25 par 2½ pieds, le tout étant entouré solidement de fil de fer galvanisé n° 6.

Quatre de ces clayonnages sont réunis ensemble au moyen de fortes pièces de bois en sections de 100 pieds carrés. Ces sections sont posées de manière à ce qu'à l'une de de leurs extrémités elles reposent sur le bord de la rivière et qu'à l'autre elles flottent dans le courant. On les charge ensuite de roc et on les enfonce dans cette position au fond de l'eau. Toutes les irrégularités du bord de la rivière ont été remplies de fascines et de roc. L'étendue totale ainsi protégée est de 80,000 pieds carrés, ce qui fait en tout 200,000 pieds cubes d'ouvrage en clayonnage et en fascines équivalents à 87 matelas.

Le coût total de cet ouvrage a été de $8,434.30.

Chaque clayonnage, une fois enfoncé, a coûté la somme de $227.91, et le coût par pied cube est de .0421.

Il a été nécessaire de remplir deux bourbiers et de réparer quelques-uns des ouvrages exécutés l'année précédente et qui depuis avaient quelque peu cédé. Il a fallu pour exécuter ces réparations construire 21 clayonnages équivalents à 131,250 pieds cubes, au coût de $4,254.18.

2° Le barrage traversant le chenal en face du bourbier Ewen a été prolongé de 700 pieds, et une partie de ce barrage construit durant l'année précédente a été enlevé à cet endroit, le chenal atteint une hauteur de 10 pieds. Cela a été nécssaire aux endroits où le courant avait miné le barrage. Cet ouvrage coûte $7,164.06 et on a employé 264,400 pieds cubes de roc et de broussailles.

3° La balance des appropriations disponibles a été employée à continuer, sur une longueur de 1,200 pieds, les travaux de protection du bord de la rivière, en aval de la pointe Garry.

L'ouvrage a consisté en clayonnages construits et enfoncés de la même manière que ceux exécutés à l'île Westham, et plus haut décrits.

Le montant dépensé a été de $12,847.80, y compris $1,300 pour des fascines additionnelles et 800 tonnes de roc. Cela a été jugé nécessaire parce que l'ouvrage est exposé aux grosses mers du golfe de Georgie.

Le montant dépensé dans ces ouvrages se répartit comme suit :—

Gages	$18,450 09
Relevés hydrographiques	526 95
Surveillance	1,412 65
Matériaux	7,379 32
Louage de remorqueurs	4,788 07
Charbon	422 90
Outillage	1,566 80
Approvisionnement	5,150 07
Dépenses imprévues	259 04
Total	$39,955 89

RIVIÈRE KOOTENAY.

La rivière Kootenay prend sa source dans le cœur même des montagnes Rocheuses un peu au nord du 51 degré parallèle, à seixe milles et demi au nord-est de Leancoil, une station de chemin de fer Pacifique Canadien. Elle courre sur une certaine distance dans la direction sud-est, puis elle prend la direction sud-ouest, passant à un mille et demi de la tête des eaux de la rivière Colombie. Au Canal Flat, elle change d enouveau de direction et va généralement un peu à l'est de la frontière internatio-

nale, qu'elle traverse à Tobacco Plains, à environ six milles à l'ouest du 115ème méridien. La rivière Kootenay entre de nouveau en Canada à Beddlington, environ 20 milles à l'est du 117ème méridien. Elle se dirige alors vers le nord-est et se jette dans le lac Kootenay, qui a 72 milles de longueur à 28 milles de la frontière. La décharge du lac est du côté ouest à environ 30 milles plus au nord, où il se réunit en prenant la direction sud-ouest, avec la rivière Colombie, à environ 24 milles au nord de la ligne de la frontière.

Durant le dernier exercice, deux barrages ont été construits sur la rivière Kootenay, afin de retenir les eaux dans le chenal principal en aval de l'embouchure de Wild Horse Creek. Cet ouvrage a été entrepris dans le but d'améliorer la navigation de cette rivière entre le Fort Steele et Wardner, qui est le point où la branche du chemin de fer de la Passe au Corbeau traverse la rivière Kootenay.

Le montant total dépensé se répartit comme suit :—

Gages	$3,395 91
Matériaux	354 38
Dépenses imprévues	102 29
Total	$3,852 58

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena se trouve dans la section nord-ouest de la région occidentale de la Colombie-Britannique. Elle prend sa source dans les lacs et les glaciers situés entre les 56e et 57e parallèles de latitude nord et entre les 126e et 128e degrés de longitude ouest. Elle coule généralement dans une direction sud-ouest et se jette dans les eaux de l'océan Pacifique par les passages de Skeena-Nord, Télégraphe et Malaca, le détroit de Chatham, etc., à un point un peu au nord du 54e parallèle de latitude nord et à quelques milles à l'ouest du 130e degré de longitude ouest et à environ 650 milles, par le passage intérieur, au nord-ouest de Victoria. Le principal port sur la Skeena est le Port-Essington, qui se trouve sur la rive méridionale de l'estuaire, au confluent des rivières Skeena et Oxtail, 13 milles à l'est des passages d'entrée. Cette rivière est navigable pour les steamers d'un faible tirant d'eau lorsque l'eau n'est pas trop haute, à partir de mai jusqu'à la fin de septembre, jusqu'à Hazelton, poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, établi sur la rive méridionale à une distance d'environ 173 milles de l'embouchure de la rivière. Ce poste est le point de distribution pour le pays de mines et de pâturages s'étendant au nord et à l'ouest des montagnes Rocheuses et la contrée de la rivière de la Paix et à quelque distance au sud.

Durant la dernière année fiscale, le montant voté pour l'amélioration de la rivière Skeena a été dépensé, comme on le verra par les détails qui suivent. On a amélioré à marée basse le lit de la rivière aux endroits où se fait la pêche au saumon, c'est-à-dire, jusqu'à 25 milles à l'intérieur à partir de son embouchure. Les travaux ont consisté à enlever des bois morts et autres obstacles qui y sont charroyés chaque année et qui nuisent beaucoup à la pêche au saumon. Les dépenses se répartissent comme suit :—

Gages	$1,072 50
Matériel	75 03
Louage d'un remorqueur	1,312 00
Dépenses imprévues	8 80
Total	$2,468 33

RIVIÈRE STIKINE.

(*Route du Yukon*).

Le 10 mars 1898, des ordres furent donnés par le ministère dans le but d'examiner une voie par eau partant de la côte du Pacifique jusqu'au district du Yukon, tout à travers le territoire candien, par voie de la rivière Stikine, du lac Teslin et des rivières Hootalinqua, Lewis et Yukon. Afin de rendre cette route immédiatement aussi utile que pratiquable pour le transport des mineurs et des colons désirant atteindre les placers d'or nouvellement découverts du Klondike, avec leurs outils et leurs approvisionnements, des ordres furent donnés pour commencer les travaux préliminaires les plus urgents pour aider la nivagation sur les rapides les plus obstrués et les plus dangereux de la chaîne des rivières et des lacs que nous venons de nommer, soit en enlevant les troncs d'arbres, soit en minant des roches ou autrement. A la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1898, cet examen avait progressé et l'enlèvement des troncs d'arbres, etc., tel qu'il sera décrit plus bas, avait été commencé sur la rivière Stikine.

La rivière Stikine prend sa source dans le sud du district de Cassiar et se dirige sur une longueur de 130 milles vers le 58e parallèle ; là elle fait une courbe soudaine et se jette presqu'en ligne directe vers le sud à 20 milles de son embouchure sur une étendue de 150 milles. De cet endroit, elle se dirige vers l'ouest et se jette dans le détroit Stikine (Océan Pacifique) entre les îles Wrangel et Milkof. Sa longueur totale est d'environ 300 milles. L'embouchure de la Stikine proprement dite est située à 10 milles du port de Wrangel entre la Pointe Rothsay et l'Ile Farm où elle a une largeur de 2½ milles. Elle est sujette aux grandes marées variant de 18 à 26 pieds (marée basse 18 pieds, grande marée 26 pieds) qui affecte son cours jusqu'à la rivière Ka-té-té, petit tributaire qui se jette dans la Stikine à 25 milles de son embouchure.

A marée basse, l'estuaire de la rivière est pendant environ deux heures et sur une distance de 5 milles de la mer, un banc de sable plat dans lequel la rivière serpente et n'ayant que 20 pouces de profondeur; mais grâce à la grande hauteur de marées cette partie de la rivière est facilement navigable; aussitôt que les eaux ont monté de 4 à 5 pieds, n'importe quel bateau de rivière peut y passer. La largeur de cette rivière durant les 25 premiers milles varie de 2½ milles à 500 pieds quoique dans certains endroits il y ait des îles qui la divisent en plusieurs chenaux dont le plus grand a environ 200 pieds de largeur. Quant à la navigabilité et aux principaux caractères des régions supérieures de cette rivière et des autres rivières composant la route Stikine au Yukon, l'examen en rapport avec cela n'était pas assez avancé à la fin de l'exercice pour permettre de donner des informations certaines et sur lesquelles on puisse se fier. Dans la région inférieure de la rivière Stikine, les principaux obstacles à la navigation sont les troncs d'arbres et les grands arbres penchés sur les rives de la rivière et en mars 1898 le bateau *Samson* préposé à cet ouvrage, et faisant le service sur la Fraser fut envoyé pour opérer sur cette rivière. Ce bateau fut d'abord arrêté à New-Westminster pour être réparé et subir quelques changements. Ces réparations et ces altérations consisterent à renouveler un certain nombre de madriers et de carlingues qui étaient pourris et à faire onze compartiments étanches et à eau qui curent pour effet de le renforcer considérablement. La chaudière et les conduits à vapeur furent couverts en neuf et le bateau fut entièrement peinturé. Plusieurs petites réparations furent faites aux machineries, etc., et le bateau fut équipé de cordages neufs, de quatre nouvelles embarcations à rames, de nouvelles chaînes pour soulever les troncs d'arbres, d'un assortiment d'outils, et de deux lumières Benton; des vivres et des approvisionnements furent apportés pour un voyage de 7 mois.

Le *Samson* n'arriva à Wrangel qu'à la fin d'avril ayant été retardé par le vent en différents endroits. Le bateau monta la rivière jusqu'au 75e mille, mais là le courant étant trop vif pour que le bateau aille plus loin, des ordres furent donnés de procéder en cet endroit à l'enlèvement des troncs d'arbres et autres obstacles et de travailler en descendant jusqu'au 55e mille comprenant la pire partie de la rivière pour les troncs d'arbre entre Glenora et l'embouchure. Une équipe de huit hommes fut aussi orga-

nisée pour enlever les troncs d'arbres et autres obstacles du chenal qui se trouve entre le 80e mille et un endroit à 10 milles plus bas que Glenora. Ce travail consistait à faire sauter des troncs d'arbre à l'aide de la dynamite, à couper les arbres penchés sur la rive et les branches pendantes. Le *Samson* et l'équipe d'explorateurs étaient encore à l'œuvre à la fin de l'exercice. Il est impossible de décrire en détail l'ouvrage fait soit par le *Samson* ou l'équipe plus haut mentionnée ou d'en donner un état, les rapports hebdomadaires ayant été détruits dans l'incendie de New-Westminster.

Les dépenses totales en rapport avec cet ouvrage le 30 juin 1898, s'élèvent à $14,-000.

Durant le dernier exercice, l'amélioration du chenal a été continué avec le *Samson* par une équipe de huit hommes sous les ordres de MM. Lemoine et Jarmin. Ils ont miné, etc., dans le chenal entre le 80ème mille et un endroit à 10 milles en bas de Glenora. Le montant total dépensé a été de $15,445.85.

STATION DE QURRANTAINE DE WILLIAM'S HEAD.

La station de quarantaine de la Colombie-Britannique à William's Head, est située à 8 milles à peu près au sud de la ville de Victoria et couvre une superficie d'environ 60 acres.

Au printemps de 1892, un quai sur pilotis en eau profonde fut construit près de cette station de quarantaine ; le métal de Muntz requis pour couvrir les pilotis afin de les empêcher d'être détruits par les vers de mer fut fourni par le gouvernement.

Ce quai est situé dans la baie de Parry, qui s'ouvre dans la direction de Victoria, du côté ouest de William's Head. Il a 480 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur, et a, du côté sud, un abord de 320 pieds conduisant à l'hôpital et aux abris pour les passagers de première classe, et un autre, du côté nord, conduisant au bâtiment à désinfection et aux abris pour les Chinois et les Japonais.

Durant le dernier exercice, les dépenses se sont élevées à $5,040.23, réparties comme suit :—

Gages....	$1,593 11
Matériaux....	3,401 57
Surveillance....	45 55
Total....	$5,040 23

(a.) Réparations au quai principal—

Les alléges des chevalets des approches du quai principal ayant été rongées par les vers on les renouvela et on les remplaça par des nouvelles recouvertes en cuivre. Des réparations ont aussi été faites à l'extérieur du hangar à désinfection.

(b.) Nouveau quai du steamer *Earl*—

On a construit sur ce quai un hangar pour le charbon, etc., pour l'usage du steamer *Earl*.

(c.) Service de l'eau—

On a construit une bâtisse au-dessus du filtre que l'on a posé l'année précédente. On a aussi pourvu à protéger la station contre le feu en passant un tuyau de deux pouces le long et réuni au tuyau principal et à dix-neuf bornes-fontaines ; on a également fourni 13 longueuers de 50 pieds de boyaux; une longueur étant posée dans chaque édifice. Le tuyau de deux pouces sur le quai principal a été réparé aux endroits où la gelée l'avait fait crever et on l'a entouré d'une boîte remplie de sciure de bois.

RIVIÈRE LEWES (DISTRICT DU YUKON.)

La rivière Lewes, est la route principale vers le district du Yukon. Cette rivière est généralement sinueuse dans son cours et obstruée à différents endroits par des cailloux.

Durant le dernier exercice, un examen attentif de la rivière a été fait afin d'améliorer le chenal et on commença de suite les travaux. A Cairbou Crossing, un barrage de 400 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur a été construit. Deux barges ont été construites pour enlever les cailloux de la rivière Six Milles et Thirty Miles; les travaux sur la rivière Thirty Miles oont été complétés. A Rink Rapid, deux jetées sont à se construire, ce qui va améliorer considérablement la navigation dans cette partie de la rivière.

Le montant dépensé, durant le dernier exercice, pour examen et les améliorations de la rivière, a été de $24,836.57.

DRAGAGE.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1899 du dragage a été fait aux endroits ci-dessous mentionnés, principalement avec les dragueurs de l'Etat; mais dans certains cas avec des dragueurs loués. Les dragueurs appartenant au ministre des Travaux Publics sont loin d'être en nombre suffisant pour permettre de faire d'une manière satisfaisante des travaux considérables de creusage que le gouvernement fédéral est obligé d'entreprendre tous les ans à cause de l'augmentation dans le tonnage et le tirant d'eau des navires en général et par suite de la nécessité qui s'impose d'approfondir les havres sur les côtes maritimes, afin qu'ils soient d'un accès facile et qu'ils offrent de bonnes accommodations en général et qu'ils puissent donner refuge aux bateaux à vapeur ou à voiles à tous les degrés de la marée, d'améliorer les voies de la navigation, d'ouvrir de nouvelles routes sur les eaux intérieures, etc.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Arisaig—Comté d'Antigonish.
Passage de Barrington, comté de Shelburne.
Passage de Barrington et chenal de Shelow, comté de Shelburne.
Grand Etang—Comté d'Inverness.
Halifax, quai du chemin de fer Intercolonial—Comté de Halifax.
Havre au Bouche—Comté d'Antigonish.
Lockeport—Comté de Shelburne.
Pictou, quai du chemin de fer Intercolonial—Comté de Pictou.
Pictou, quai de Dwyer—Comté de Pictou.
Pictou Landing—Comté de Pictou.
Port-Hood—Comté d'Inverness.
Port-Mulgrave—Comté de Guysboro.
Woods Harbour—Comté de Shelburne.
Yarmouth—Comté de Yarmouth.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown, quai du chemin de fer—Comté de Queen.
" égouts—Comté de Queen.
Hurd's Point, jetée—Comté de Prince.
Summerside— "

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Chipman—Comté de Queen.
Frédéricton—Comté de York.
Gagetown, canal—Comté de Queen.
Jemseg—Comté de Queen.
Purvus, moulin de Murchie—Comté de Saint-Jean.
Springhill—Comté de York.
Saint-Jean, N.-B., havre d'hiver—Comté de Saint-Jean.
Saint-Jean, N.-B., chenal du havre—Comté de Saint-Jean.

PROVINCE DE QUEBEC.

Chenal des navires entre Montréal et Québec—Fleuve Saint-Laurent.
Berthier (en haut)—Comté de Berthier.
Boucherville—Comté de Chambly.
Chateauguay—Rivière Saint-Laurent, rive sud.
Côteau Landing—Comté de Soulanges.
Doucet's Landing—Comté de Nicolet.
-Laurent, en aval de Montréal.
Laprairie—Comté de Laprairie.
Papineauville—Comté d'Ottawa.
Rivière-du-Loup (en haut)—Comté de Maskinongé.
Rivière Saint-Maurice—Comté de Champlain.
Rivière Saint-François—Affluent du Saint-Laurent, rive sud.
Saint-Jean, P.Q.—Rivière Richelieu, comté d'Iberville.
Saint-Jean des Chaillons—Comté de Lotbinière.
Saint-Michel—Comté de Bellechasse.
Saint-Nicholas—Comté de Lévis.
Varennes—Comté de Verchères.

PROVINCE D'ONTARIO.

Adolphustown—Baie de Quinté.
Bayfield—Comté de Huron.
Belleville—Baie de Quinté.
Bowmanville—Comté de Durham.
Coburg—Comté de Northumberland.
Desoronto—Comté de Hastings.
Baie du Français ou havre Pickering—comté d'Ontario.
Goderich—Lac Huron.
Hamilton—Baie de Burlington.
Hawesbury—Rivière Ottawa.
Jordan Harbour—Comté de Lincoln.
Rivière Kaministiquia—Lac Supérieur.
Kingston Harbour—Lac Ontario.
Meaford—Baie Georgienne.
Midland— "
Oakville—Lac Ontario.
Owen-Sound—Baie Georgienne.
Picton—Comté de Prince-Edouard.
Port-Stanley—Lac Erie.
Rockland—Rivière Ottawa.
Trenton—Baie de Quinté.

PROVINCE DE LA NOVELLE-ECOSSE.

DRAGAGE À ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish, est un village situé sur le golfe Saint-Laurent à 3½ milles nord-est de New-Glasgow ; il a environ 150 habitants, un magasin et un bureau de poste.

Lorsque le temps le permet, un petit steamer arrête ici.

Les grandes marées montent à 5½ pieds et les petites à 3½ pieds.

Quoique la petite anse d'Arisaig ne puisse pas être appelée port proprement dit, et que le soit dangereuse quand le vent souffle du nord à l'est, des efforts considérables ont été faits pour améliorer cet endroit par du dragage. Une partie d'un vieux brise-lames, du fer provenant d'un vaisseau coulé à fond, à l'approche du havre ainsi que des graviers furent enlevés.

La tranchée faite par le dragueur du côté de la rive a 8 pieds de profondeur et 150 pieds de largeur le long de l'intérieur du brise-lames jusqu'à un endroit où l'on ne peut obtenir que 4 pieds à cause des rochers à fleur d'eau.

Entre le 1er et le 30 juin de cette année, le dragueur *George Mackenzie*, enleva une nouvelle quantité de 2,845 verges cubes de matières, sable, pierres, cailloux, bois mort, etc., et le nombre de verges de matériaux enlevés ne représente pas une idée exacte de la somme de travail accomplie. Cet ouvrage était exceptionnelement difficile à exécuter dans un endroit aussi dangereux.

DRAGAGE AU PASSAGE BARRINGTON ET CHENAL SHERROW.

Le passage Barrington est un port de mer du comté deShelburne, N.-E., à environ 165 milles sud-ouest d'Halifax et à 4 milles de Barrington, sa population de 500 habitants est adonnée à la pêche et à la culture.

Un steamer faisant le service entre Yamrouth et Halifax arrête au quai public pour débarquer les passagers et le fret. On y compte plusieurs églises, des hôtels, des magasins, une douane et c'est un des terminus du chemin de fer de la rive.

Les grandes marées s'élèvent à 8½ pieds et les basses à 6½ pieds.

Le chenal Sherrow qui passe à l'est du quai Robertson et du barrage a attiré l'attention du ministère qui veut l'améliorer par du dragage.

Durant l'exercice financier, le dragueur *Canada* y a opéré du 9 juillet au 23 du même mois, creusant et améliorant le chenal du côté des quais depuis le passage jusqu'à une profondeur de 10 pieds près du quai, à marée basse. On enleva et on porta à un distance de 3 milles 3,420 verges cubes de vase et de sable; ce qui améliora beaucoup la navigation de la localité. L'amélioration de la navigation du havre pour le creusage du chenal Sherrow a de nouveau attiré l'attention du ministère durant cet exercice. Le dragueur *Canada* y a fonctionné lu 1er juillet au 17 août, excepté dans les occasions où le travail aup assage de Barrington était plus facile et plus avantageux. On a creusé jusqu'à une profondeur d'eau de dix pieds, et 9,990 verges cubes de matériaux ont été enlevés.

DRAGAGE À GRAND-ÉTANG.

Grand-Etang, est une petit établissement dans le comté de Inverness à environ 8 milles de Margaret et sa population est d'à peu près 60 âmes. Cette localité, sur le golfe Saint-Laurent, est très exposée aux vents, excepté dans l'étang qui offre un abri sûr aux petits vaisseaux. Mais l'entrée en est très étroite et très difficile. Pour améliorer l'entrée de l'étang, le dragueur *George Mackenzie* avait été envoyé à cet endroit et commença ses opérations le 27 juin creusant l'entrée jusqu'à 5 pieds de haut aux marées basses. La vase, la pierre et le gravier qu'on a enlevés a été déposé à l'intérieur de 'létang à une distance de trois quarts de mille plus loin.

Les travaux étaient en voie d'exécution à la fin de l'année alors que 425 verges cubes avaient été enlevées.

DRAGAGE AUX QUAIS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, HALIFAX, N.-E.

Cet important terminus du chemin de fer Intercolonial à Halifax, capitale de la Nouvelle-Ecosse, a eu les services du dragueur *Saint-Laurent*, en vertu d'un arrangement conclus avec le ministère des chemins de fer et canaux ; ces services ont été payés par le département des chemins de fer. Le dragueur laissa Yarmouth pour Halifax, le 19 octobre. Mais comme le dragueur était rempli de bois pour les quais alors en construction les travaux du dragage ont été retardés jusqu'au 1er novembre. Les matériaux enlevés consistaient en vase tellement épaisse que l'on rencontra des difficultés et les délais dans le déchargement. On a fait du dragage jusqu'à une profondeur de 28 pieds à marée basse des grandes mers. L'ouvrage a d'abord été fait au dock du nord et au quai n° 4, puis ensuite au dock du sud. Le 19 novembre on a terminé le dragage et 8,400 verges cubes avaient été enlevées et transportées à 3 milles de distance. Ces travaux ont produit des améliorations considérables dans la havre et augmentèrent les facilités terminales.

On a constaté que le quai n° 4 reposait sur un lit de roc, et peu de chose put y être fait.

A Halifax, les grandes marées montent de 6 pieds et les petites mers de 5 pieds.

DRAGAGE AU HAVRE AU BOUCHE.

Cet établissement, dans le comté de Antigonish, est situé à environ 30 milles à l'est de Antigonish et la baie de George. C'est une station de pêche importante, avec une population de 750 âmes. Il y a des hôtels, des magasins, des fabriques de homards, des bureaux de la compagnie de messageries et de la compagnie de télégraphe.

Le havre est petit mais très avantageux pour les goélettes. Le ministère a fait dans le passé des travaux de dragage dans ce havre et durant la présente année fiscale, du 1er août au 4 novembre, le dragueur *George Mackenzie* y a travaillé creusant le chenal du havre à une profondeur de 12 pieds; autour des quais on a dragué jusqu'à une profondeur de 12 pieds, et à l'entrée extérieure jusqu'à une profondeur de 14 pieds aux basses marées des grandes mers. On enleva 25,155 verges cubes de vase, pierres, graviers et sable que l'on a transporté à une distance de trois quarts de mille.

DRAGAGE À LOCKPORT.

La ville de Lockport est un port de refuge dans le havre de l'Ile Ragged, comté de Shelburne, à environ 37 milles E. S. E. de Shelburne. La population est d'environ 1,500. Il se fait un trafic considérable des produits des sauvages de l'ouest et de la pêche. Il y a plusieurs magasins, un hôtel, une succursale de banque, un bureau de télégraphe, etc. L'approche du havre est difficile mais il offre un bon mouillage à l'intérieur. Grandes marées 7½ pieds, marées basses 5 pieds.

Durant l'exercice 1898-99, du dragage additionnel a été fait par le *Canada* du 27 août, au 14 octobre 1898, creusant le long des quais jusqu'à une profondeur d'eau de 10 pieds ; 13,140 verges cubes de vase, etc., ont été enlevées et transportées à une distance de 3 milles, ce qui a grandement amélioré la navigation à cet endroit.

DRAGAGE AUX QUAIS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, PICTOU, N.-E.

Pictou, N.-E., est l'un des terminus du chemin de fer Intercolonial; c'est un port de mer important sur le détroit de Northumberland. On fit des arrangements avec le département des Chemins de fer et Canaux pour que le dragueur *Saint-Laurent* y opéra pour creuser autour des quais de manière à permettre aux steamers océaniques d'y avoir accès.

Le dragueur commença les travaux le 15 mai 1899 et termina le 20 juin. On a creusé jusqu'à une profondeur de 22 pieds aux marées basses des grandes mers, excepté à l'endroit où, le lit étant de roc, on n'a pu creuser qu'à une profondeur de 15 pieds.

Les matériaux enlevés consistaient en vase et en sable qu'on a transportés à une distance de 6 à 11 milles.

Bien qu'on fut obligé de transporter les matériaux à une assez grande distance et que les tempêtes et les marées aient retardé les travaux, des progrès considérable ont été faits. 19,250 verges cubes ont été enlevées.

A Pictou, les grandes marées montent de 6 pieds et les petites mers de 4 pieds.

DRAGAGE AU QUAI DWYER, PICTOU.

Cet important quai du havre de Pictou, dans le comté de Pictou, N.-E., a eu les services du dragueur *Saint-Laurent* du 22 juin au 27 juin 1899, qui a enlevé autour de ce quai 3,150 verges cubes de vase et les a déposées à 11 milles plus loin. La profondeur que l'on a atteint est de 25 pieds aux basses marées des grandes mers.

Le steamer *Campana*, faisant le service entre Montréal et Pictou, N.-E., y débarque ses passagers et ses marchandises.

DRAGAGE À PICTOU LANDING, PICTOU, N.-E.

Sur le côté sud du havre de Pictou est situé Pictou Landing, qui est relié à la ville de Pictou par un bateau traversier. C'est aussi une station du chemin de fer Intercolonial.

Le ministère des Chemins de fer et Canaux y fit faire du dragage du 28 au 30 juin. 2,100 verges cubes de matériaux ont été enlevées durant le dernier exercice, et au commencement de la présente année fiscale les travaux ont été continués. La vase que l'on a enlevée a été transportée à 11 milles de distance. La profondeur du dragage a été de 25 pieds aux basses marées des grandes mers.

DRAGAGE À PORT HOOD, COMITÉ DE INVERNESS, N.-E.

Port Hood est un port de mer d'environ 800 âmes. C'est le chief-lieu du comté de Inverness. Il y a dans les environs de riches mines de charbon.

Le havre est sûr et c'est un rendez-vous important pour les pêcheurs. Il est situé dans le golfe Saint-Laurent à environ 28 milles de Port Hastings.

Le dragueur *Mackenzie* fit des travaux durant l'année fiscale et creusa jusqu'à une profondeur de 14 à 8 pieds ; il enleva de la pierre et du sable le long du quai et à son extrémité. On a enlevé 2,800 verges cubes de matériaux que l'on a transportés à 3 milles de distance.

DRAGAGE AU PORT MULGRAVE, COMTÉ DE GUYSBOROUGH, N.-E.

Ce port de mer, dans le goulet de Canso, est le terminus est du chemin de fer Intercolonial, à environ 73 milles de New-Glasgow.

C'est une station importante de pêche avec une population d'environ 500 âmes, une dizaine de magasins, quatre hotels, etc.

Le dragage a été fait dans cette localité à différents endroits. Durant la présente année fiscale le dragueur George Mackenzie a fait des travaux à la station de chemin de fer ainsi qu'au quai du chemin de fer et a creusé à une profondeur de 8 à 12 pieds de haut aux basses marées des grandes mers, afin d'améliorer le lit du havre et les approches du quai.

Les matériaux enlevés consistent en tuf, pierres et graviers et le dragage a été très difficile; on a enlevé 815 verges cubes de ces différents matériaux que l'on a transportés à une distance d'un demi-mille. Les travaux ont été exécutés du 10 au 17 mai.

DRAGAGE À WOODS HARBOUR.

Cet établissement, dans le comté de Shelburne, est à environ 35 milles de Shelburne. Il contient 3 magasins, 2 hôtels, 2 fabriques de homards, un bureau de la compagnie des messageries etc. Comme il était nécessaire de creuser et d'élargir les approches du quai à une profondeur de 10 pieds aux marées basses des grandes mers, le dragage s'effectua du 18 août au 24, 1898. 1,170 verges cubes de glaise et de gravier ont été enlevées et déposées à un mille et demi plus loin.

DRAGAGE À YARMOUTH.

Yarmouth comté de Yarmouth, est une ville d'une étendue considérable, ayant plus de deux milles de longueur. Sa population dépasse 6,000 âmes et il se fait un grand commerce en produits des pêcheries et en articles manufacturés. C'est le terminus du chemin de fer Dominion Atlantic et de la ligne des vapeurs faisant le service de Boston et appartenant à la Yarmouth Steamship Company, etc.

Les grandes marées s'élèvent à 16 pieds et les basses à 13 pieds. Le chenal conduisant aux quais est étroit et sinueux, mais il est bien indiqué par les bouées. Le mouillage, derrière l'Ile Bunker, est sûr et à l'abri des vents. Le chenal a été dragué plusieurs fois depuis 1875.

L'ouvrage d'approfondir le chenal à 17 pieds à eau basse des grandes marées, de l'élargier et de le redresser, que le dragueur *Saint-Laurent* faisait à la fin de 1896-97, fut continué jusqu'au 28 juillet 1897 époque à laquelle le dragueur fut envoyé à Richibouctou, N.-B. Le *Saint-Laurent* retourna à Yarmouth le 20 novembre 1897, continuant les opérations et poussant l'ouvrage avec activité, jusqu'au 1er janvier 1898.

Le 18 août 1898, l'ouvrage commença de nouveau et fut faite avec satisfaction jusqu'à la fin de l'exercice financier.

Le dragage fait ici comprend l'élargissement du chenal depuis les quais jusqu'aussi loin que le dragueur *Saint-Laurent* puisse opérer à une profondeur de 17 pieds à eau basse des grandes marées, en face du quai de la compagnie Dominion Atlantic, le chenal doit avoir 16 pieds à eau basse des grandes marées.

Une somme considérable d'ouvrages nécessaires à déjà été fait à Yarmouth, améliorant facilement la navigation. L'étendue totale de terrain dragué à une longueur de 1,400 verges avec une largeur de 20 à 115 verges, dont quelques parties ont été draguées deux fois. Le dragage y est très difficile, et lent à cause de l'étroitesse du chenal qui empêche le dragueur de donner toute sa capacité. Ces nombreux bateaux qui passent et nécessitent de mettre le dragueur à eau basse dans l'étroit chenal l'empêchent de donner toute sa capacité ainsi que les brouillards, et la grande étendue de 6 milles à parcourir pour déposer les matières. Durant l'exercice 1897-98 on dragua 55,825 verges cubes de matières, se composant principalement de vase, de sable, de cendre, quelques morceaux de rochers et des débris de vaisseaux naufragés.

Durant l'exercice de 1898-99, les dragueurs *Saint-Laurent* et *Canada* ont travaillé à cet endroit. Le *Saint-Laurent*, du 1er juillet au 18 octobre a enlevé 37,890 verges cubes de vase, sable, cendres, roches et vieux bois; le *Canada*, du 17 octobre au 31 décembre, et du 11 avril au 21 juin, a enlevé 26,220 verges cubes de mêmes matériaux, faisant un total de 64,110 verges cubes pour l'année.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGAGE AU QUAI DU CHEMIN DE FER, CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, comté de Queen's, est le terminus du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. C'est la capitale de la province et son importance grandit tous les jours. Sa population est de 11,000 âmes. A cause de l'augmentation toujours craissante du commerce, il était nécessaire d'améliorer les abords du quai du chemin de fer afin de permettre aux gros vaisseaux océaniques d'y aborder plus facilement. Le dragueur *Prince Edward* y a travaillé cette année et a creusé le chenal et les abords du quai jusqu'à une profondeur de 25 pieds aux grandes marées ordinaires. Cela a beaucoup amélioré la navigation à cet endroit. Les travaux de dragage ont été exécutés du 28 septembre au 12 novembre, et du 29 novembre au 12 décembre 1890, et du 23 mai au 30 juin 1899. On a enlevé 19,630 verges cubes de sable, etc., et on les a transportées à 1¼ milles de distance.

DRAGAGE, ÉGOUTS DE LA VILLE, CHARLOTTETOWN.

Pour améliorer et agrandir le système des égouts de la ville, le *Prince Edward* a été loué du 14 au 28 novembre 1898. Le dragueur travailla au débarcadère Pownal, où il creusa une tranchée 6 pieds de profondeur au marées basses des grandes mers et enleva 2,800 verges cubes de sable et de vase, qui furent déposées a 1½ mille de distance.

DRAGAGE AU QUAI DE HURD'S POINT.

Hurd's Point, comté de Prince, aussi appelé Baie de Bedèque, est à 3 milles environ de Summerside et se trouve au centre d'un district agricole très prospère et d'où se fait l'exportation d'une grande quantité de produits de la ferme. Le ministère s'est occupé d'améliorer dans le passé les abords de cette pointe et durant l'exercice de 1898-99, le dragueur *Prince Edward* y creusa du 1 août au 14 septembre jusqu'à une profondeur de 10 pieds. Il enleva 18,225 verges cubes de glaise et de vase, qui furent transportées à ½ mille de distance. Les travaux sont terminés.

DRAGAGE DANS LE HAVRE DE SUMMERSIDE.

Summerside, le chef-lieu du comté de Prince, est la seconde ville de l'Ile du Prince-Edouard quant à sa population, possède un havre excellent et grâce à sa position avantageuse sur le détroit de Northumberland, c'est un port de mer d'une importance considérable et toujours croissante ; les plus grands vaisseaux peuvent y mouiller. La population est d'environ 3,000 âmes, il s'y fait une exportation considérable de chevaux, de bestiaux, de moutons et d'huitres ; plusieurs quais s'étendent de la ville dans le havre de la baie de Bedèque ; les principaux sont le terminus de chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et des lignes de bateaux à vapeur, les quais Queen et R. J. Holman.

Durant le dernier exercice, le *Prince Edward* a terminé l'amélioration du havre, commencée l'année précédente. Du 1er juillet au 31, il acheva de creuser le chenal à 14 pieds, à eau basse des grandes marées. Les matériaux enlevés consistaient en sable, vase, etc., et on les a transportés à 1½ mille plus loin. La quantité enlevée a été de 10,305 verges cubes. Le dragueur est ensuite allé travailler au quai de la Pointe Hurd.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE À CHIPMAN.

Chipman, est situé sur la Salmon River, dans le comté de Queen's. Il y a là des mines de charbon considérables. On y voit deux nouvelles églises, deux magasins, des hôtels, des moulins à scie, un bureau de la compagnie des messageries, etc.; la population est de 200 âmes environ et l'endroit est un centre d'exportation assez considérable et de plus, il est très fréquenté durant l'été. Le magnifique steamer *May Queen* met Chipman en communication avec Saint-Jean, deux fois la semaine et la localité est aussi le terminus du chemin de fer New Brunswick Central. Le dragueur *New Dominion* y fut dépêché pour creuser le chenal aux endroits où des bancs de sable l'obstruaient, et pour améliorer généralement la navigation et l'exportation du bois. Les travaux, commencés le 15 juin, n'étaient pas terminés à la fin de l'année. A cette époque, 6,175 verges cubes de vase, de sable, etc., avaient été enlevées et transportées à 200 verges plus loin et on avait creusé jusqu'à une profondeur de 9 pieds au bas niveau de l'eau en été.

DRAGAGE À FRÉDERICTON.

Frédericton, comté de York, est la capitale du Nouveau-Brunswick et est située sur la rivière Saint-Jean, à 65 milles de la ville de Saint-Jean. La rivière est navigable jusqu'à Frédericton pour les navires océaniques et la ville est un centre commercial et industriel d'une certaine importance. Il s'y fait un commerce considérable de bois et de produits agricoles. La rivière en face de la ville est de ½ mille de large. La population est de 7,000 âmes. Le ministère s'est déjà occupé dans le passé d'améliorer au moyen de travaux de dragage, le chenal et les abords des quais. Durant le présent exercice, le dragueur *New Dominion* y travailla du 30 août au 24 octobre; il creusa jusqu'à une profondeur de 11 pieds d'eau aux basses marées des grandes mers. Il enleva 20,375 verges cubes de sable et de gravier qui furent transportées à environ deux milles de distance. Ces travaux ont grandement amélioré la navigation dans cette localité.

DRAGAGE AU CANAL DE GAGETOWN.

Gagetown, comté de Queen, sur la rivière Saint-Jean, est situé à environ 50 milles de la ville de Saint-Jean et c'est un port d'expédition important pour les produits agricoles. Les vapeurs voyageant sur la rivière y font tous escale. En draguant le canal à Gagetown, on a pour but de raccourcir de plusieurs milles la navigation de la rivière. Le dragueur *New Dominion* a continué ses travaux cette année, du 1er juillet au 29 août, et creusa jusqu'à une profondeur de 10 pieds. Il enleva 20,625 verges cubes de glaise, de vase, de sable et de gravier, qui ont été déposées à 1 mille plus loin.

DRAGAGE À JEMSEG.

Le Jemseg, comté deQu een, est un affluent important de la rivière Saint-Jean, et qui prend sa source dans le Grand Lac, l'une des plus grandes voies fluviales de la province. Il se jette dans la rivière à environ 49 milles en amont de Saint-Jean, et la navigation des voiliers et des bateaux à vapeur y est considérable. Les villages du haut et du bas Jemseg, situés sur ses rives, sont florissants et il s'y fait un commerce

considérable de produits de toute sorte. Le ministère a beaucoup fait pour améliorer et creuser le chenal, à l'endroit où il se jette dans la rivière Saint-Jean. Durant le présent exercice, le dragueur *New Dominion* y travailla du 25 octobre au 11 novembre 1898 et du 6 au 14 juin 1899. On creusa jusqu'à une profondeur de 10 pieds d'eau aux basses marées des grandesm ers. On a enlevé 6,000 verges cubes de sable fin et de vase que l'on a transporté à environ deux milles de distance.

DRAGAGE À MURCHIES MILL, SAINT-JEAN, N.-B.

Murchies Mill est situé à l'ouest de Saint-Jean, à proximité de la rivière, avec un quai de grande dimension où se fait la distribution du bois. On a demandé les services du dragueur *New Dominion* pour creuser et améliorer les abords de ce quai afin de faciliter le chargement du bois. Le *New Dominion* travailla durant deux jours du 31 mai au 1er juin.

Les propriétaires fournirent un remorquer et payèrent pour le dragage. 265 verges ucbes de glaise ont été enlevées et l'on a creusé jusqu'à une profondeur de 20 pieds à marée haute. La glaise que l'on a enlevée a été transportée à deux milles et demi plus loin.

DRAGAGE À SPRINGHILL.

Le nouveau dragueur *Clam Shell* a été dépêché pour faire le dragage conformément à des plans et des relevés hydrographiques, faits l'année précédente à Springhill, sur la rivière Saint-Jean, à 7 milles en aval de Fredericton, dans le comté de York et en face de la ville de Springhill. Le dragueur commença les travaux le 21 juin et creusa jusqu'à une profondeur de trois pieds et demi. Le lit du chenal étant dûr et se composant de sable fin et de gravier, les travaux ont présenté certaines difficultés. Le courant très fort et les billots descendant la rivière ont rendu l'ouvrage plus dangereux. Au 30 juin, à la fin de l'année fiscale, 700 verges cubes avaient été enlevées et déposées à $\frac{5}{8}$ de mille plus loin.

Les travaux sont encore en voie d'exécution.

DRAGAGE À SAINT-JEAN, N.-B., QUAI DU PORT D'HIVER.

Au terminus est du chemin de fer Canadien Pacifique, à Saint-Jean ouest, des améliorations considérables pour permettre aux steamers océaniques de charger et de décharger, à eau profonde, ont été fournies; le chargement et le déchargement se fait aux élévateurs à grain; et pour donner plus d'importance au havre de Saint-Jean, les améliorations commencées ont été continuées.

Des travaux considérables de dragage ont été faits par le ministère à cet endroit et, durant le présent exercice, le dragueur le *Cap Breton* a de nouveau creusé les abords de ces quais à eau profonde ; on a aussi augmenté l'espace réservé aux steamers en enlevant l'ancien quai, des caillous et autres obstacles. Cet ouvrage est parfois difficile.

La profondeur d'eau requise était de 28 pieds et les matériaux que l'on a enlevés ont été transportés à deux milles plus loin.

Le dragueur fonctionna à cet endroit du 1er au 31 juillet et du 9 septembre au 20 novembre 1898. Du 8 au 18 mai et du 24 au 30 juin 1899, moins de sept jours où le dragueur travailla dans le chenal; les opérations se sont continuées durant ces deux périodes. On enleva 46,695 verges cubes.

A la fin de l'année fiscale les travaux se continuaient.

DRAGAGE DU CHENAL DU HAVRE SAINT-JEAN, N.-B.

Le dragueur *Cap Breton* a été dépêché par le ministère pour draguer ce chenal à l'endroit où il était peu profond. Mais à cause des courants et des contre-courants il fut impossible de faire l'ouvrage. Le dragueur *Cap Breton* n'étant point propre à ce genre de travail.

Du 3 novembre 1898 au 8 janvier 1899 plusieurs tentatives ont été faites, mais sans résultats bien appréciables.

3,413 verges cubes de gravier ont été enlevées et transportées à trois quarts de mille plus loin.

A l'endroit où l'on a dragué il y a 25 pieds d'eau.

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES.

CLASSIFICATION DES DÉBOURSÉS des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DRAGUEUR "ST. LAWRENCE."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	483 33	483 33	498 95	498 12	472 30	483 33	482 99	792 38	273 33	273 33	435 24	483 33	5,659 96
Charbon	165 92	.....	493 16	243 05	137 95	.....	.....	.....	.....	.....	297 75	220 80	1,558 63
Comestibles	84 51	158 28	167 90	131 68	89 09	53 19	64 85	80 97	24 18	54 04	174 28	108 60	1,191 57
Approvisionnements	.....	44 82	.....	.....	.....	5 50	.....	.....	.....	15 65	17 96	56 90	140 83
Equipement	.....	11 00	10 00	43 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19 20	.....	83 25
Eau	.....	11 88	.....	3 96	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	35 25	8 00	65 09
Réparations	.....	117 74	.....	208 16	4 79	297 85	219 82	123 93	18 53	107 99	.....	872 60	1,971 41
Pilotage	52 00	54 00	52 00	73 00	66 00	.....	.....	.....	.....	.....	70 00	65 00	432 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	506 84	.....	.....	138 00	.....	644 84
Imprévus	.....	60 00	14 23	.....	.....	11 21	.....	.....	13 35	.....	7 00	19 73	125 52
Totaux	785 76	941 05	1,236 24	1,201 02	776 13	851 08	767 66	1,504 12	329 39	451 01	1,194 68	1,834 96	11,873 10
Frais d'exploitation	785 76	823 31	1,236 24	992 86	771 34	553 23	12 78	.....	310 86	343 02	1,194 68	962 36	7,986 44
Rép., ordinaires	.....	117 74	.....	208 16	4 79	297 85	114 28	.....	18 53	11 10	.....	712 53	1,484 98
" extraordinaires et hivernage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	640 60	1,504 12	.....	96 89	.....	160 07	2,401 68
Totaux	785 76	941 05	1,236 24	1,201 02	776 13	851 08	767 66	1,504 12	329 39	451 01	1,194 68	1,834 96	11,873 10

DRAGUEUR 'CANADA.'

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
Gages	403 00	403 00	403 00	401 01	394 78	409 42	393 94	206 67	187 00	356 21	455 00	403 00	4,416 03
Charbon	85 00	48 00	102 02	230 57	162 01	44 40	95 84	.....	.....	30 46	205 48	347 68	1,351 46
Comestibles	76 41	78 98	36 86	153 47	96 64	51 61	106 26	.....	.....	.....	70 83	167 84	838 90
Approvisionnements	.....	.....	3 90	5 79	9 03	22 34	6 99	.....	.....	18 68	71 80	37 23	175 76
Equipement	.....	10 00	11 30	.....	23 38	.....	22 06	.....	.....	.....	21 08	79 42	167 24
Eau	.....	5 05	.....	5 00	1 40	.....	6 66	.....	.....	.....	.....	.....	18 11
Réparations	4 15	22 46	34 26	47 71	.....	222 14	201 87	148 57	272 63	315 14	.....	300 11	1,569 04

Remorquage	52 00	58 00	52 00	67 00	52 00	51 00	...	...	...	26 00	...	52 00	413 00
Pilotage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quaiage	...	...	20 00	8 00	...	...	174 00	...	...	...	...	...	202 00
Imprévues	3 25	2 15	1 39	2 46	2 29	6 62	8 09	...	11 64	...	3 21	12 96	51 06
Totaux	623 81	627 64	661 73	921 01	741 53	810 53	1,015 71	355 24	471 27	746 49	827 40	1,400 24	9,205 60
Frais d'exploitation	619 66	605 18	630 47	873 30	741 53	588 39	150 75	Nil.	198 64	431 35	827 40	1,100 13	6,766 80
Rép., ordinaires	4 15	22 46	31 26	47 71	Nil.	224 14	Nil.	Nil.	Nil.	315 14	Nil.	300 11	915 97
" extraordinaires et hivernage	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	864 96	355 24	272 63	Nil.	Nil.	Nil.	1,492 83
Totaux	623 81	627 64	661 73	921 01	741 53	810 53	1,015 71	355 24	471 27	716 49	827 40	1,400 24	9,205 60

DRAGUEUR "NEW DOMINION."

Gages	370 00	370 00	370 00	370 00	291 05	101 35	95 00	181 25	396 89	383 13	158 14	372 15	3,458 96
Charbon	...	...	...	72 00	12 83	...	...	...	...	10 71	120 40	107 63	323 57
Comestibles	56 88	73 21	61 51	68 69	...	...	...	...	...	...	71 36	65 00	396 65
Approvisionnements	...	...	70	...	15 75	...	...	...	...	...	40 02	18 83	75 30
Equipement	...	...	...	...	...	...	35 30	...	10 89	...	27 58	18 26	92 03
Eau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16 00	55 73	71 73
Réparations	4 72	100 28	...	29 71	51 44	...	6 49	...	201 54	167 50	114 22	383 56	1,059 46
Pilotage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Remorquage	375 00	330 00	440 00	390 00	270 00	...	...	...	...	...	83 00	350 00	2,238 00
Quaiage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Imprévues	...	...	...	...	3 22	10 43	...	...	2 94	...	...	12 74	29 33
Totaux	806 60	873 49	872 21	930 40	644 29	111 78	136 79	181 25	612 26	561 34	630 72	1,383 90	7,745 03
Dép. d'exploitation	801 88	773 21	872 21	900 69	592 85	111 78	...	...	410 72	393 84	516 50	1,000 34	6,374 02
Rép., ordinaires	4 72	100 28	...	29 71	51 44	...	...	...	31 79	167 50	114 22	383 56	883 22
" extraordinaires et hivernage	...	...	...	...	...	...	136 79	181 25	169 75	...	...	...	487 79
Totaux	806 60	873 49	872 21	930 40	644 29	111 78	136 79	181 25	612 26	561 34	630 72	1,383 90	7,745 03

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION DES DÉBOURSÉS des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

DRAGUEUR "PRINCE-EDOUARD."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	369 11	367 88	366 50	363 76	366 50	269 40	149 21	135 00	233 25	189 34	303 92	391 50	3,505 37
Charbon	....	....	....	347 48	120 11	....	....	....	....	....	....	155 85	623 44
Comestibles	37 34	37 56	128 31	64 12	81 33	31 07	37 68	....	5 27	....	39 87	135 34	597 89
Approvisionnements	2 11	....	12 47	58 09	....	50 16	4 65	....	....	....	....	2 11	129 59
Equipement	....	....	....	60 44	....	....	3 85	....	11 00	....	76 90	360 30	512 49
Eau	25 00	25 00	25 00	93 05	25 00	13 15	....	....	....	....	20 92	....	227 12
Réparations	9 34	....	73 68	155 49	....	210 66	15 16	....	42 97	10 60	172 62	1,471 60	2,162 12
Remorquage	721 25	675 00	150 00	....	1,650 00	....	275 00	....	....	....	....	1,050 00	4,521 25
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	51 68	1 00	52 68
Imprévues	3 73	....	....	27 66	7 50	1 57	27 65	....	....	....	2 00	17 18	87 29
Totaux	1,167 88	1,105 44	755 96	1,170 09	2,250 44	576 01	513 20	135 00	292 49	199 94	667 91	3,584 88	12,419 24
Frais d'exploitations	1,158 54	1,105 44	682 28	1,014 60	2,250 44	365 35	354 19	....	249 52	189 34	447 69	2,113 28	9,930 67
Rép., ordinaires	9 34	....	73 68	155 49	....	210 66	15 16	....	....	10 60	3 37	1,320 00	1,798 30
" extraordinaires et hivernage	....	....	....	....	....	....	143 85	135 00	42 97	....	216 85	151 60	690 27
Totaux	1,167 88	1,105 44	755 96	1,170 09	2,250 44	576 01	513 20	135 00	292 49	199 94	667 91	3,584 88	12,419 24

DRAGUEUR "GEO. McKENZIE."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
Gages	367 75	384 25	381 15	381 50	367 64	170 25	140 00	135 00	566 00	735 25	376 35	384 00	4,389 14
Charbon	27 60	....	189 00	....	1 50	....	....	....	....	....	4 00	72 80	294 90
Comestibles	42 64	77 39	104 23	101 68	46 54	....	....	....	....	....	139 06	171 28	682 82
Approvisionnements	....	5 48	....	....	1 52	....	3 48	....	....	....	0 67	39 42	50 57
Equipement	243 96	27 41	6 00	....	....	....	19 00	....	....	....	190 90	280 20	767 50
Eau	47 50	69 00	72 00	78 00	....	....	....	....	....	....	....	....	266 50
Réparations	....	132 73	23 29	2 00	4 85	....	15 49	20 50	67 52	18 09	121 25	1,389 48	1,795 20

Remorquage	575 00	825 00	695 00	660 00	421 68	16 00	...	...	...	...	625 00	915 00	4,732 68
Quaiage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	38 75	...	38 75
Imprévues	...	7 74	18 29	6 61	14 82	11 34	42 17	2 10	10 28	...	15 71	17 64	146 70
Totaux	1,304 45	1,529 03	1,488 96	1,229 79	858 55	197 59	220 14	157 60	643 80	753 34	1,511 69	3,269 82	13,164 76
Frais d'exploitation	1,304 45	1,396 30	1,465 67	1,227 79	853 70	197 59	45 65	...	10 28	735 25	1,351 69	1,880 34	10,468 71
Rép., ordinaires	...	132 73	23 29	2 00	4 85	...	3 39	...	...	18 09	121 25	890 48	1,196 08
" extraordinaires et hivernage	...	...	...	...	...	...	171 10	157 60	633 52	...	38 75	499 00	1,499 97
Totaux	1,304 45	1,529 03	1,488 96	1,229 79	858 55	197 59	220 14	157 60	643 80	753 34	1,511 69	3,269 82	13,164 76

DRAGUEUR "CAPE BRETON."

Gages	450 00	423 38	419 72	452 47	499 84	523 51	307 19	180 00	208 92	262 41	416 59	441 63	4,585 66
Charbon	150 31	56 70	88 34	...	96 08	53 55	...	...	...	...	87 50	104 48	636 96
Comestibles	70 31	70 07	52 24	113 85	...	50 82	90 68	...	...	...	53 71	95 35	597 03
Approvisionnements	1 60	...	96 40	122 07	91 69	...	17 70	...	...	...	70 29	12 25	412 00
Equipement	27 00	...	31 50	95 10	115 38	220 03	...	...	...	8 00	...	8 75	505 76
Eau	...	...	...	...	...	10 00	...	...	...	40 00	...	...	50 00
Réparations	934 42	711 08	1,082 70	43 55	64 12	105 98	83 64	125 60	613 32	198 86	43 50	913 15	4,919 92
Pilotage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Remorquage	...	10 50	...	8 00	393 00	62 00	46 00	...	...	...	2 00	10 00	531 50
Quaiage	...	...	...	...	...	...	28 00	...	...	...	...	...	28 00
Imprévues	...	...	...	5 13	...	2 64	...	3 38	...	...	...	2 01	13 16
Totaux	1,633 64	1,271 73	1,770 90	840 17	1,260 11	1,028 53	573 21	308 98	822 24	509 27	673 59	1,587 62	12,279 99
Frais d'exploitation	699 22	560 65	680 20	796 62	1,195 99	922 55	473 57	...	208 92	310 41	630 09	674 47	7,160 69
Rép., ordinaires	934 42	711 08	1,082 70	43 55	64 12	105 98	5 50	...	613 32	198 86	21 00	913 15	4,693 68
" extraordinaires et hivernage	...	...	...	...	...	...	94 14	308 98	...	...	22 50	...	425 62
Totaux	1,633 64	1,271 74	1,770 90	840 17	1,260 11	1,028 53	573 21	308 98	822 24	509 27	673 59	1,587 62	12,359 99

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

DRAGUEUR "CLAM SHELL."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	.....	.....	.....	.....	58 50	46 50	46 50	42 00	46 50	45 00	61 20	188 06	534 26
Charbon	.....	.....	.....	.....	17 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32 83	50 33
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 17	50 17
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	17 03	.....	.....	.....	.....	.....	83 90	45 35	146 28
Equipement	.....	.....	.....	.....	31 02	60 62	21 80	.....	.....	.....	207 83	440 01	761 28
Réparations	.....	.....	.....	.....	4 96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 32	20 28
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	60 00	.....	.....	.....	.....	.....	128 00	188 00
Imprévues	.....	.....	.....	.....	8 10	.....	.....	.....	.....	.....	8 43	7 95	24 48
Totaux	.....	.....	.....	.....	137 11	167 12	68 30	42 00	46 50	45 00	361 36	907 69	1,775 08
Dép. d'exploitation	.....	.....	.....	.....	132 15	167 12	68 30	42 00	46 50	45 00	361 36	892 37	1,754 80
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	.....	4 96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 32	20 28
Totaux	.....	.....	.....	.....	137 11	167 12	68 30	42 00	46 50	45 00	361 36	907 69	1,775 08

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION DES DÉBOURSÉS des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

DRAGUEUR "ST-LAURENT."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Tuf	90	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	90
Glaise et gravier	5,600	5,600	....	1,750	....	....	....	....	....	....	....	....	12,950
Vase et pierre	....	....	2,100	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,100
Vase	7,000	7,000	8,400	350	8,400	....	....	....	....	....	8,750	15,750	55,650
Totaux	12,690	12,600	10,500	2,100	8,400	....	....	....	....	....	8,750	15,750	70,790

DRAGUEUR "CANADA."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Vase et coquilles	....	....	....	....	4,230	3,420	....	....	....	4,410	6,840	4,350	23,250
Vase et sable	990	....	8,550	3,690	....	....	....	....	....	....	....	....	13,230
Glaise et gravier	....	1,170	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,170
Vase et ardoise	....	....	....	810	....	....	....	....	....	....	....	....	810
Vase	6,480	5,940	....	990	1,170	....	....	....	....	....	....	....	14,580
Totaux	7,470	7,110	8,550	5,490	5,400	3,420	....	....	....	4,410	6,840	4,350	53,040

DRAGUEUR "NEW-DOMINION."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Sable	....	....	....	....	1,150	....	....	....	....	....	....	2,750	3,900
Glaise	8,800	9,475	....	....	....	....	....	....	....	....	175	100	18,550
Sable et gravier	....	100	12,600	7,675	....	....	....	....	....	....	....	....	20,375
Sable et sciure de bois	....	....	....	1,600	2,025	....	....	....	....	....	....	....	3,625
Vase et sable	2,300	50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5,250	7,600
Totaux	11,100	9,625	12,600	9,275	3,175	....	....	....	....	....	175	8,100	54,050

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION DES DÉBOURSÉS des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

DRAGUEUR "PRINCE-EDWARD."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Tuf						1,327							1,327
Sable et pierre						698						1,000	1,698
Sable				1,147	518								1,665
Glaise et vase		11,880	3,240										15,120
Sable, pierre et vase					2,250								2,250
Vase et sable	10,305		3,105	1,643	2,247						1,845	4,051	23,196
Vase				3,982	1,802								5,784
Totaux	10,305	11,880	6,345	6,772	6,817	2,025					1,845	5,051	51,040

DRAGUEUR "GEO. McKENZIE."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Tuf	135										300	255	690
Cailloux, pierres et bois	1,450										485	250	2,185
Gravier, vase et pierre		5,470	3,790	6,165	1,140								16,565
Glaise		620	500										1,120
Sable ordinaire	810	2,000										1,550	4,360
Sable et rocs	90										700	500	1,290
Vase		670	3,200	320	1,280								5,470
Totaux	2,485	8,760	7,490	6,485	2,420						1,485	2,255	31,680

DRAGUEUR "CAP-BRETON."

Cailloux, rocs et glaise..	....	....	....	1,810	735	....	....	....	....	....	5,665	1,000	9,210
Gravier et sable	....	....	....	....	2,783	630	....	....	....	....	....	....	3,413
Vase	....	....	2,490	....	210	....	....	....	....	....	3,000	1,980	7,680
Billots	....	....	....	1,420	....	....	....	....	....	....	....	....	1,420
Vase, broussailles et billots	15,245	....	10,570	2,770	....	....	....	....	....	....	....	....	28,585
Totaux	15,245	....	13,060	6,000	3,728	630	....	....	....	....	8,665	2,980	50,308

DRAGUEUR "CLAM SHELL."

Gravier et tuf..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	700	700
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	700	700

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉTAILS des dragages opérés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Dragueur.	Localité.	Dates.	Temps. H'rs.	Temps. Min's.	Quantité, verges cubes.	Dépense dans la localité.	Réparations, hivernage, équipement et surintendance, *pro rata*.	Coût total.	Coût de la verge cube basé sur la dépense totale.
						$	$	$	$ c.
St-Lawrence...... ..	Yarmouth, Co. de Yarmouth, N.-E ...	1er juil. au 18 oct. 1898..	199	40	37,890	3,187 65	3,683 53	6,871 18	0 18·13
" .. .	Halifax, quai de ch. de fer I. C., N.-E..	19 oct. au 19 nov. 1898....	43	20	8,400	1,033 67	1,194 46	2,228 13	0 26·52
"	Pictou, quai de chemin de fer, N.-E....	15 mai au 21 juin 1899...	82	5	19,250	1,367 52	1,580 22	2,947 74	0 15·31
" ...	Quai Dwyer, Pictou, N.-E..... ...	22 au 27 juin 1899.....	13	..	3,150	192 50	222 44	414 94	0 13·17
"	Picton Landing, N.-E.	28 au 30 " 1899......	9	15	2,100	110 22	127 36	237 58	0 11·32
Canada	Barrington Pass., Co. de Shelburne, N.-E	Ent. 1er et 23 juil. 1898, alternativement.....	42	38	3,420	390 53	208 35	598 88	0 23·04
"	Sherrow, chenal et quai de bateau à vapeur, N.-E.	Ent. 1er juil. et 17 août '98	105	58	9,090	700 37	373 65	1,074 02	0 17·51
"	Wood-Harbour, quai de bat. à vap., N.-E	18 au 24 août 1898..	16	20	1,170	160 06	85 39	245 45	0 11·81
"	Lockeport, quai de bat. à vapeur, N.-E.	27 août au 14 oct. 1898 ..	156	36	13,140	1,231 82	657 19	1,889 01	0 20·98
"	Yarmouth, Co. Yarmouth, N.-E.....	17 oct. au 31 déc. 1898, et 11 avril au 21 juin 1899.	269	29	26,220	3,939 12	2,101 66	6,040 78	0 14·37
New-Dominion......	Crimross Canal, Gagetown, Co. de Queen, N.-B..............	1er juil. au 29 août 1898..	376	..	20,625	1,677 71	1,110 40	2,788 11	0 13·51
" ...	Fredericton, Co. de York, N.-B..	30 août au 24 oct. 1898 .	385	..	20,375	1,644 22	1,088 22	2,732 44	0 13·41
" ...	Jemseg, Co. de Queen, N.-B.....	25 oct. au 11 nov. 1898, et 6 au 14 juin 1899......	162	..	6,600	902 73	597 47	1,500 20	0 24·24
"	Murchie-Mill, St-Jean, N.-B.... ...	31 mai au 1er juin 1899 .	8	..	275	*53 50	35 40	88 90	0 32·32
" ...	Chipman, Co. de Queen, N.-B	15 au 30 juin 1899.	127	15	6,175	706 72	467 77	1,174 49	0 19·02
Prince-Edward.....	Summerside, Co. de Prince, I.P.-E.....	1er au 31 juin 1899......	177	..	10,305	1,206 17	1,932 65	3,138 82	0 30·46
"	Hurd-Point, pire.....	1er août au 14 sept. 1898.	313	40	18,225	1,776 90	2,847 14	4,624 04	0 25·37
"	Charlottetown, I.P.-E., quai de ch. de f.	28 sept. au 12 nov. 29 nov. 12 déc. 23 mai au 30 juin 1899...	510	6	19,640	1,860 56	2,981 17	4,841 73	0 24·66
"	" égoût	14 au 28 nov. 1898.......	48	20	2,880	*260 97	418 15	679 12	0 23·58
Geo. McKenzie.....	Arisaig, Co. de Antigonish, N.-E	1er au 30 juillet 1898.....	120	..	2,485	1,039 21	804 25	1,843 46	0 74·18
" ...	Harbour au Bouche, N.-E.	31 juil. au 14 nov. 1898 ..	514	30	25,155	4,453 31	3,446 47	7,899 78	0 31·40
"	Mulgrave-Station, Co. de Guysboro, N.-E	9 au 17 mai 1899...... ..	54	..	815	420 00	325 03	745 03	0 91·41
"	Port-Hood, Co. d'Inverness, N.-E.... .	22 mai au 19 juin 1899...	95	..	2,800	1,330 89	1,030 00	2,360 89	0 84·31
"	Grand-Etang, Co. d'Inverness, N.-E....	27 au 30 juin 1899......	9	..	425	694 48	537 46	1,231 94	2 89·86
Cap-Breton	St-Jean-Harbour, mouil. d'hiver, N.-E.	1er au 31 juil. 29 sept. au 29 nov. moins 7 jours sur le chenal du havre, 8 au 18 mai et du 24 au 30 juin 1899.........	383	30	46,895	*2,635 50	5,435 37	8,070 87	0 17·21

"	" chenal, N.-B	Entre 3 nov. et 8 janv. (temps divisé avec la mise en hivernement ..	25	30	3,413	†1,653 60	3,410 32	5,063 92	1 48·37
Clam Shell..	Springhill, riv. St-Jean, Co. de York, N.-B	21 au 30 juin 1899..	46	..	700	255 77	50 00	305 77	0 43·68
" ...	Equipement	... .	....		....	... .	....	1,591 12	....
			....		311,608	... .	....	73,228 34	0 23·50

* Remorqueur non compris ; non fourni par le ministère. † Deux remorqueurs employés par le département.

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉPENSE pour dragage dans la Nouvelle-Ecosse pendant les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.

Comté	Localité.	Total pour les vingt-sept exercices finissant le 30 juin 1899.			Pour l'exercice 1898-9.			Quantité total.	Coût total	Coût total pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre au Bouche	10,568	2,498 48		25,155	7,899 78		35,723	10,398 26	
	Tracadie	12,245	5,530 29					12,245	5,530 29	
	Anse McNair	11,265	10,035 68					11,265	10,035 68	
	Bayfield	12,871	9,505 79					12,871	9,505 79	
	Arisaig	5 745	5,608 80	36,828 19	2,485	1,843 46	9,743 21	8,230	7,452 26	46,571 43
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Little Glace Bay	46,450	16,936 02					46,450	16,936 02	
	Port-Caledonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Etang Bénacadie	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Christmas	19,045	3,364 98					19,045	3,364 98	
	Cow Bay	3,255	1,892 32					3,255	1,892 32	
	Main-à-Dieu	4,680	2,720 76	66,207 29				4,680	2,720 76	66,207 29
Colchester	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07				65,480	20,373 07	20,373 07
Cumberland	Parrsboro'	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	93,865	24,140 37	36,945 05				93,865	24,140 37	36,945 05
Digby	Digby	12,585	5,056 29					12,585	5,056 29	
	Weymouth	88	28 62	5,084 91				88	28 62	5,084 91
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	47,655	16,519 85					47,655	16,519 85	
	Port-Mulgrave	3,532	1,749 78		815	745 03		4,347	2,494 81	
	Sherbrooke	1,260	496 49	20,179 65			745 03	1,260	496 49	20,924 68
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Halifax Ferry	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Herring Cove	26,101	12,049 68					26,101	12,049 68	
	Ketch Harbour	4,227	1,690 53					4,227	1,690 53	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	
	Quai de Roch	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Terminus du chemin de fer d'Halifax	19,290	6,187 38		8,400	2,228 13		27,690	8,415 51	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	Bras du Nord-Ouest	7,350	2,970 39					7,350	2,970 39	
	Quai Cunard	1,400	530 04					1,400	530 04	
	Rivière au Saumon	14,288	5,962 93					14,288	5,962 93	
	Spry Bay	10,665	3 075 72					10,665	3,075 72	

	Passage de l'Est	2,070	596 97					2,070	596 97	
	Sambro	4,815	1,388 61	44,870 71			2,228 13	4,815	1,388 61	47,098 84
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 31	
	Campbell, étang	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Cheticamp	170,740	52,863 40					170,740	52,863 40	
	Mabou	128,347	49,126 92					128,347	49,126 92	
	Port-Hood	4,353	1,258 92	107,803 75	2,800	2,360 89		7,153	3,619 81	
	Grand Etang				425	1,231 94	3,592 83	425	1,231 94	111,396 58
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Baie Mahone	21,844	5,958 65					21,844	5,958 65	
	Anse de Vogler	11,610	5,075 53	33,228 75				11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Acadia Co, charbon, quai	12,310	4,093 81					12,310	4,093 81	
	Albion, Mines d'	9,475	2,181 25					9,475	2,181 25	
	Rivière de l'Est	144,407	47,696 43					144,407	47,696 43	
	Halifax, Cie charbon, quai	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Pictou, quai public de	7,020	1,634 82					7,020	1,634 82	
	" quai au marché	78,250	21,687 04					78,250	21,687 04	
	" quai de chemin de fer	32,164	9,959 34		19,250	2,947 74		51,414	12,907 08	
	" débarcadère	7,345	2,880 01		-2,100	237 58		9,445	3,117 59	
	" quai de la Cie de la traverse	720	246 18					720	246 18	
	Vale Colliery	1,395	682 15					1,395	682 15	
	Rivière Jean	85,173	22,243 98					85,173	22,243 98	
	Granton	25,110	10,707 59					25,110	10,707 59	
	New-Glasgow	35,445	11,795 79					35,445	11,795 79	
	Rivière Middle	15,060	4,984 40					15,060	4,984 40	
	C. Dwyer, quai de	2,250	672 72		3,150	414 94		5,400	1,087 66	
	" mouillage ss. *Campana*	5,850	2,000 22					5,850	2,000 22	
	Dwyer et Cie, quai de	360	123 09	143,948 72			3,600 26	360	123 09	147,548 98
Queens	Liverpool	33,730	9,960 70					33,730	9,960 70	
	Port-Mouton	10,620	2,283 77	12,244 47				10,620	2,283 77	12,244 47
Richmond	D'Escousse	23,650	10,052 76					23,650	10,052 76	
	Canal St-Pierre	90,830	27,435 95					90,830	27,435 95	
	St-Pierre	7,150	2,407 41					7,150	2,407 41	
	Grand-Goulet	23,584	5,570 49					23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87					18,920	4,468 87	
	Cale marine	320	56 53					320	56 53	
	Poulement	10,080	2,566 14					10,080	2,566 14	
	Havre Fourchu	16,875	9,454 94	62,013 09				16,875	9,454 94	62,013 09
Shelburne	Lockeport	62,218	16,137 85		13,140	1,889 01		75,358	18,026 86	
	Barrington Pass	37,360	12,524 43		3,420	598 88		40,780	13,123 31	
	Osborne	990	145 31	28,807 59				990	145 31	
	Havre de Wood				1,170	245 45		1,170	245 45	
	Barrington Pass et chenal de Sherrows				9,090	1,074 02	3,807 36	9,090	1,074 02	32,614 95
Yarmouth	Yarmouth	259,477	73,179 34	73,179 34	64,110	12,911 96	12,911 96	323,587	86,091 30	86,091 30
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60				5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Aspey Bay	3,820	1,569 95	1,569 95				3,820	1,569 95	1,569 95
Dragueur *C. B.*;	pertes		762 98	762 98					762 98	762 98
		2,164,366	697,310 79	697,310 79	155,510	36,628 81	36,628 81	2,319,876	733,939 60	733,939 60

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉPENSES pour dragage dans l'Ile du Prince-Edouard pendant les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt-six exercices terminés le 30 juin 1898.			Pour l'exercice 1898-9.			Quantité totale.	Coût total.	Coût total pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
ng	Grande Rivière	76,170	15.304 04					76,170	15,304 04	
	Rivière Montague	132,480	22,819 11					132,480	22,819 11	
	Havre de Murray, sud	99,453	17,638 73					99,453	17,638 73	
	Sturgeon	16,026	6,066 27					16,026	6,066 27	
	Quai Ste-Marie	21,963	4,752 55					21,963	4,752 55	
	Georgetown, chemin de fer quai	1,002	408 32					1,002	408 32	
	Cardigan, pont	35,955	8,619 36					35,955	8,619 36	
	Newport	3,240	917 82					3,240	917 82	
	Souris	3,825	1,083 53	77,609 73				3,825	1,083 53	77,609 73
Queen	Charlottetown, chemin de fer quai	60,018	16,159 82		19,630	4,841 73		79,648	21,001 55	
	" Pownal, quai	14,193	2,963 50					14,193	2,963 50	
	" traverse	10,075	2,006 99					10,075	2,006 99	
	" Cie de navigat. à vapeur	13,113	5,491 77					13,113	5,491 77	
	" Connolly, quai de	9,978	4,409 68					9,978	4,409 68	
	" Peake Frères	12,195	5,362 46					12,195	5,362 46	
	" rue Queen, cale de la	3,915	1,109 03					3,915	1,109 03	
	" Geo. Peake, quai de	5,805	1,644 42					5,805	1,644 42	
	" Poole, quai de	6,435	1,405 95					6,435	1,405 95	
	" McMillan, quai de	6,165	1,320 13					6,165	1,320 13	
	" Dom., constr. d'égout	5,355	1,146 68					5,355	1,146 68	
	Webster Corner, rivière Est	203	43 47					203	43 47	
	Crapaud, Victoria	109,652	31,747 99					109,652	31,747 99	
	Pownal, baie	33,610	6,536 20					33,610	6,536 20	
	Rocky Point	82,920	13,426 13					82,920	13,426 13	
	Vernon, rivière	17,860	6,326 72					17,860	6,326 72	
	Wood Islands	2,780	548 00					2,780	548 00	
	Nine Mile, crique	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	
	Quai Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Carr Point	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort-Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Southport Ferry	45,300	7,508 75					45,300	7,508 75	
	Pointe-Rouge	7,161	3,879 60					7,161	3,879 60	
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38					13,536	4,775 38	

	Rustico-Sud	11,649	4,109 67					11,649	4,109 67	
	Crique Gauthier	17,847	8,305 50	140,494 01				17,847	8,305 50	
	Charlottetown, égout public				2,880	679 12	5,520 85	2,880	679 12	146,014 86
Prince	Summerside	46,181	14,273 97		10,305	3,138 82		56,486	17,412 79	
	Hurd Point, jetée	41,070	7,289 95		18,225	4,624 04		59,295	11,913 99	
	Tignish	11,387	13,005 45					11,387	13,005 45	
	Cascumpec	1,157	538 42					1,157	538 42	
	Cap-Traverse	16,740	5,105 89					16,740	5,105 89	
	Holman, quai	9,585	1,269 21	41,482 89			7,762 86	9,585	1,269 21	49,215 75
		1,057,584	259,586 63	259,586 63	51,040	13,283 71	13,283 71	1,108,624	272,870 34	272,870 34

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉPENSES pour dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les vingt-sept années terminées le 30 juin 1899.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt-six années terminées le 30 juin 1898. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Pour l'année 1898-9. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût total pour chaque comté.
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Gloucester	Bathurst	98,637	29,095 79	29,095 79				98,637	29,095 79	29,095 79
Kent	Richibouctou	140,228	44,001 19					140,228	44,001 19	
	Cocagne	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					3,005	4,934 24	
	" Pointe aux Prêtres	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	" Pointe Chapel	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	" Quai Robertson	45	14 23	60,971 88				45	14 23	60,971 88
Kings	Pointe Bellisle	60,170	8,156 76					60,170	8,156 76	
	Kennebecasis, rivière	116,270	20,081 83					116,270	20,081 83	
	Moss Glen	10,200	1,924 47	30,163 06				10,200	1,924 47	30,163 06
Northumberland	Fer à Cheval, Miramichi	208,892	55,058 36					208,892	55,058 36	
	Outer Bar "	29,935	7,965 31					29,935	7,965 31	
	Grande Dune "	37,975	10,121 67					37,975	10,121 67	
	Gordon Flats "	22,425	4,403 95	77,549 29				22,425	4,403 95	77,549 29
Queens	Grand Lac	93,555	16,372 96					93,555	16,372 96	
	" Anse McManus	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	76,430	14,791 76		6,600	1,500 20		83,030	16,291 96	
	Washademoak	48,975	6,340 83					48,975	6,340 83	
	Grimross, Parmi-terre	12,040	3,274 99					12,040	3,274 99	
	Gagetown Crique Canal	12,965	3,180 88		20,625	2,788 11		33,590	5,968 99	
	Ile Cuillère	3,000	402 51	48,886 75				3,000	402 51	
	Chipman				6,175	1,174 49	5,462 80	6,175	1 174 49	54,349 55
Restigouche	Dalhousie	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08	
	Traverse	110,810	21,415 93	27,959 01				110,810	21,415 93	27,959 01
Saint-Jean	Terminus du ch. de fer Intercolonial	159,472	41,553 75					159,472	41,553 75	
	Ile Marine	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Crique de Marbre	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulins Murray	23,880	3,441 65					23,880	3,441 65	
	Indiantown, quai	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Long, quai	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Miller et Woodman	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42	
	Hayford et Stetson	8,015	942 29					8,015	942 29	
	Quai International	450	52 90					450	52 90	
	Adams, quai	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	

Comté.	Localité.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût total pour chaque comté.
	Ligne Ancre, quai.	4,695	996 81					4,695	996 81	
	Dominion Atlantic, ch. de fer, quai	15,525	4,484 72					15,525	4,484 72	
	Saint-Jean, mouillage d'hiver.	193,318	29,455 26		46,895	8,070 87		240,213	37,526 13	
	" chenal du havre				3,413	5,063 92		3,413	5,063 92	
	Moulin Purves-Murchie	400	53 67		275	88 90		675	142 57	
	McAvity, quai	2,640	270 98					2,640	270 98	
	Lawton "	570	101 46					570	101 46	
	Thorne "	1,980	249 02					1,980	249 02	
	Cie Maritime, clous, quai	1,425	224 52					1,425	224 52	
	Moulin Cushing	20,850	1,222 86	103,931 86			13,223 69	20,850	1,222 86	117,155 55
Sunbury	Oromocto	287,873	55,775 79					287,873	55,775 79	
	Quai McLean	625	181 59	55,957 38				625	181 59	55,957 38
Westmoreland	Pointe-du-Chêne	92,925	27,599 90	27,599 90				92,925	27,599 90	27,599 90
York	Frédéricton	94,695	16,918 89		20,375	2,732 44		115,070	19,651 33	
	Sainte-Marie Ferry	15,570	6,827 36					15,570	6,827 36	
	Gibson	30,395	4,379 52					30,395	4,379 52	
	Naashwaak	1,600	435 22					1,600	435 22	
	Bas-fonds Fisher et Châtaignier	8,200	1,547 12					8,200	1,547 12	
	Canada Eastern, chemin de fer, quai	3,250	938 82	31,016 93				3,250	938 82	
	Springhill				700	305 77		700	305 77	
	Dragueur Clam Shell, outillage					1,591 12	4,629 33		1,591 12	35,676 26
		2,222,240	493,161 85	493,161 85	105,058	23,315 82	23,315 82	2,327,298	516,477 67	516,477 67

DÉPENSES pour dragage dans la province de Québec pendant les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.

A même le crédit des provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt-six exercices terminés le 30 juin 1898.			Pour l'exercice 1898-9.			Quantité totale.	Coût total.	Coût total pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Iles de la Madeleine, co. Gaspé.	Havre aux Maisons	6,800	2,392 92		Nil	Nil	Nil	6,800	2,392 92	
" " "	Havre de Amherst	495	242 05	2,634 97	"	"	"	495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière-du-Loup.	2,587	825 47	825 47	"	"	"	2,587	825 47	825 47
Rimouski	Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59	"	"	"	8,123	3,997 59	3,997 59
		18,005	7,458 03	7,458 03				18,605	7,458 03	7,458 03

ÉTAT du dragage indiquant les quantités de matières enlevées et le prix du travail fait dans chaque province pendant les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.

Exercice.	Nouvelle-Ecosse.		Ile du Prince-Edouard.		Nouveau-Brunswick.		Québec.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
1872-3	23,260	8,422 70	......	......	38,060	13,240 50	......	......	61,320	21,663 20	0 35·328
1873-4	18,600	6,545 61	......	......	57,725	14,395 57	6,800	2,392 92	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-5	24,416	13,238 83	18,655	9,892 89	78,223	17,325 05	......	......	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-6	91,974	21,885 90	58,283	10,891 80	79,935	17,040 52	......	......	230,192	49,818 22	0 21·642
1876-7	127,785	34,846 74	74,460	12,758 27	97,690	23,161 90	......	......	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-8	106,857	29,607 94	82,860	12,011 18	81,070	23,323 92	......	......	270,787	64,943 04	0 23·983
1878-9	116,307	28,267 59	46,490	9,164 07	132,555	27,400 22	......	......	295,352	64,831 88	0 21·951
1879-80	127,684	34,765 84	36,390	12,674 98	63,540	16,581 79	765	374 08	228,379	64,396 69	0 28·197
1880-1	87,118	23,061 64	46,335	9,298 53	44,315	12,385 85	2,317	693 44	180,085	45,439 46	0 25·232
1881-2	89,566	33,363 71	47,325	9,356 57	79,640	18,626 87	......	......	216,531	61,347 15	0 28·331
1882-3	143,616	42,996 93	68,535	11,080 37	48,565	13,422 70	......	......	260,716	67,500 00	0 25·890
1883-4	157,560	49,050 58	79,750	13,355 05	47,058	17,103 38	......	......	284,368	79,509 01	0 27·959
1884-5	76,164	25,250 73	55,075	8,668 01	128,997	24,460 35	8,123	3,997 59	268,359	62,376 68	0 23·242
1885-6	56,790	21,482 05	17,137	10,349 66	68,505	14,874 63	......	......	142,432	46,706 34	0 32·792
1886-7	53,400	25,621 19	6,137	6,214 74	69,440	11,452 86	......	......	128,977	43,288 79	0 33·56
1887-8	84,175	29,847 60	3,775	5,899 90	50,152	9,252 50	......	......	138,102	45,000 00	0 32·58
1888-9	56,910	32,697 00	24,240	15,502 95	63,633	16,598 08	......	......	144,783	64,798 03	0 27·29
1889-90	59,783	22,821 55	31,422	11,085 39	86,068	20,544 93	......	......	177,273	54,451 87	0 30·71
1890-1	61,698	24,386 57	19,004	8,843 92	96,588	20,375 06	......	......	177,290	53,605 55	0 30·23
1891-2	81,993	27,376 08	31,382	12,788 34	75,023	20,592 85	......	......	188,398	60,757 27	0 32·249
1892-3	40,834	18,125 58	66,585	15,112 83	108,035	23,742 26	......	......	215,454	56,980 67	0 26·44
1893-4	59,581	28,664 99	61,536	12,269 24	77,505	21,564 27	......	......	198,622	62,498 50	0 31·46
1894-5	105,463	32,202 70	48,060	10,428 90	59,715	13,630 11	......	......	213,238	56,261 71	0 26·38
1895-6	36,428	15,828 89	36,360	10,299 93	98,905	21,352 63	......	......	171,693	47,481 45	0 27·65
1896-7	84,735	22,080 46	51,078	10,937 62	203,975	34,050 86	......	......	339,788	67,068 94	0 19·73
1897-8	147,085	31,497 57	46,710	10,701 49	187,325	27,611 17	......	......	381,120	69,810 23	0 18·31
1898-9	155,510	36,628 81	51,040	13,283 71	105,058	23,315 82	......	......	311,608	73,228 34	0 23·50
	2,275,292	720,565 78	1,108,624	272,870 34	2,327,300	517,426 65	18,005	7,458 03	5,729,221	1,518,320 80	0 26·50

ETAT du dragage indiquant la quantité des matières enlevées et le coût du travail fait dans chaque province pendant les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.

Exercice.	Nouvelle-Ecosse.		Ile du Prince-Edouard.		Nouveau-Brunswick.		Québec.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
1878-9	245	555 13	....	....	....	....	....	....	245	555 13	2 26·58
1879-80	12,370	3,666 90	....	....	....	....	....	....	12,370	3,666 90	0 29·64
1880-1	11,140	2,560 25	....	....	....	....	....	....	11,140	2,560 25	0 22·98
1881-2	10,640	2,650 00	....	....	....	....	....	....	10,640	2,650 00	0 24·90
1882-3	8,190	2,500 00	....	....	....	....	....	....	8,190	2,500 00	0 30·52
1883-4	5,460	2,500 00	....	....	....	....	....	....	5,460	2,500 00	0 45·78
1884 à 1899	Nil.	Nil.	....	....	....	....	....	....	Nil.	Nil.	....
	48,045	14,432 28	....	....	....	....	....	....	48,045	14,432 28	0 30·03

ETAT indiquant les quantités de matières enlevées par chaque dragueur ainsi que ses dépenses, pendant les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt-six exercices terminés le 30 juin 1898.			Exercice 1898-9.			Total pour vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.		
	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût total.	Coût par verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
"St. Lawrence"	1,146,449	320,909 70	0 27·99	70,790	12,699 57	0 17·93	1,217,239	333,609 27	0 27·40
"Canada"	773,179	251,322 36	0 32·50	53,040	9,848 14	0 18·56	826,219	261,170 50	0 31·61
"New Dominion"	1,178,655	218,324 49	0 18·52	54,050	8,284 14	0 15·32	1,232,705	226,608 63	0 18·38
"Prince Edward"	1,051,674	256,231 67	0 24·36	51,040	13,283 71	0 26·02	1,102,714	269,515 38	0 24·44
"Cape Breton" (ancien)	534,938	139,074 33	0 25·99	....	....	....	534,938	139,074 33	0 25·99
"Geo. McKenzie"	573,910	226,766 11	0 39·51	31,680	14,081 10	0 44·45	605,590	240,847 21	0 39·77
"Cape Breton"	147,243	25,966 21	0 17·63	50,308	13,134 79	0 26 08	197,551	39,1 1 00	0 19·79
"Clam Shell"	....	....	....	700	1,896 89	2 70·98	700	1,896 89	2 70·98
	5,406,048	1,438,594 87	0 26·61	311,608	73,228 34	0 23·50	5,717,656	1,511,823 21	0 26·41

ÉTAT indiquant les quantités de matières enlevées par dragage à la pelle et des dépenses dans chaque localité, pendant les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.

Localité.	Exercice 1898-9			Quantités totales et coût pour les vingt-sept exercices terminés le 30 juin 1899.		
	Quantité.	Coût total.	Coût par verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Parrsboro', N.-E.	Nil	Nil	Nil	42,595	12,804 68	0 30·06
Windsor, N.-E.	Nil	Nil	Nil	5,450	1,627 60	0 29·86
	....	....	....	48,045	14,432 28	0 30·03

PROVINCE DE QUEBEC.

RIVIÈRE SAINT-LAURENT CHENAL DES NAVIRES.

Le chenal des navires de la rivière Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, est de 160 milles de longueur. Sur 110 milles l'eau se trouve à profondeur naturelle et 50 milles du chenal ont été creusés au moyen de dragage. Le lit de la rivière est généralement dur et n'est pas affecté par le courant. A l'exception de deux endroits où il y a des bancs de sable, le chenal ne se remplit pas et n'a pas besoin d'être dragué de nouveau.

Le chenal, dans le lac Saint-Pierre, est de 18 milles de long.

On a creuse à une profondeur de dix pieds et demi à vingt-sept pieds et demi aux basses marées das grandes mers ordinaires. Il n'a été fait aucun dragage dans le lac Saint-Pierre depuis une douzaine d'années.

L'augmention considérable qui s'est manifestée dans le tonnage des navires se servant de ce chenal en question, a nécessité de l'élargir.

L'ouvrage, durant l'année fiscale, a consisté à élargir et redresser le chenal aux endroits où la chose était le plus nécessaire. On a aussi dragué près de Québec où on pouvait avoir avantage de la marée.

On a continué la reconstruction et l'amélioration, des appareils de dragage, de manière à la rendre plus solide et plus utile.

On a continué le relevé hydrographique afin de pouvoir fournir une carte de la rivière plus exacte. L'examen et l'inspection constants du chenal a été continué. Aucun accident pouvant être attribué au chenal lui-même ne s'est produit.

Le chenal des navires, y compris le matériel, à venir à la fin de l'année fiscale, a coûté la somme de $5,253,838.87, et la quantité enlevée au moyen du dragueur se monte à 23,424,376 verges cubes.

Pour l'année fiscale les dépenses pour dragage ont été de $79,590.09, et pour le matériel la somme de $206,102.74, alors que la quantité enlevée au moyen de dragage était de 474,553 verges cubes.

Quatre dragueurs élévateurs ont été employés durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1899.

LE DRAGUEUR "LAURIER."

Le dragueur *Laurier* a continué ses travaux dans la partie nord-est du chenal de Sainte-Croix ; à partir du 1er juillet au 14 octobre 1898, on a enlevé 88,475 verges cubes de sable et de pierres au coût de dix et trois centièmes de cents par verge cube.

Le dragueur fut ensuite envoyé à Longue-Pointe, où il travailla durant 21 jours et enleva 8,950 verges cubes de glaise et de sable au coût de vingt-deux et vingt six centièmes de cents par verge cube.

Ce dragueur fut ensuite envoyé à Pouillier Varennes où il a travaillé jusqu'au 22 novembre, à laquelle date il fut mis dans ses quartiers d'hiver, à Sorel.

On recommença les opérations à Pouillier Varennes le 6 du mois de mai 1899 et on les continua jusqu'à la fin de l'année fiscale. On enleva 115,116 verges cubes de glaise durcie et de pierres au coût de cinq et vingt-six centièmes de cents par verge cube.

LE DRAGUEUR "LAVAL."

Le 1er juillet 1898, le dragueur *Laval* a commencé à fonctionner dans la partie sud du chenal, à Lotbinière, et y travailla jusqu'au 18 juillet, après avoir terminé un creusage de 500 pieds de chenal, à travers la barre à Boulard jusqu'à une profondeur de 29 pieds à marée basse.

On eleva 4,174 verges cubes de pierres et de gros cailloux au coût de trente-sept et 97 centièmes de cents par verge cube.

Le dragueur alla ensuite au Cap-Santé où il dragua jusqu'au 22 novembre, date à laquelle on le fit entrer dans ses quartiers d'hiver.

Au printemps de 1899, les opérations furent reprises par le dragueur *Laval* jusqu'à la fin de l'année fiscale. 37,440 verges cubes de pierres, gravier, glaise durcie, ont été enlevées au coût de trente-sept et 47 centièmes de cents par verge cube.

DRAGUEUR N° 11.

Au comencement de l'année fiscale de 1898, le dragueur No 11 a commencé à travailler à Contrecœur et continua ses opérations jusqu'au 12 du mois d'août, et il enleva 68,120 verges cubes de glaise au coût de quatre et soixante-trois centièmes de cents par verge cube.

Il alla ensuite au cap Levrault et travailla là jusqu'au mois d'octobre, le 19. Il enleva 5,470 verges cubes de glaise et de pierre au coût de quarante-deux et vingt-deux centièmes de cents par verge cube.

Il fut ensuite envoyé à la batture à Perron où il travailla jusqu'au 26 du même mois et enleva 960 verges cubes de glaise et de pierres, au coût de ciquante-sept et quatre-vingt-dix-neuf centièmes de cents par verge cube. L'ouvrage à cet endroit a surtout consist dans le nettoyage du chenal.

Le dragueur No 11 fut ensuite envoyé à la Pointe Citrouille et y travailla jusqu'au 9 novembre.

Le montant total de matériel enlevé est de 4,000 verges cubes de sable, au coût de dix-huit et cinquante-cinq centièmes de cents par verge cube.

Le dragueur No 11 alla ensuite à Varennes et y continua ses opérations jusqu'au 26 novembre, fermeture de la navigation, alors qu'on le fit entrer dans ses quartiers d'hiver.

Au printemps de 1899, ce dragueur fut de nouveau envoyé à Varennes et y travailla jusqu'à la fin de l'année fiscale.

La quantité totale de matériaux enlevés a été de 90,770 verges cubes de glaise, au coût de cinq et quatre-vingt-un centièmes de cents par verge cube.

DRAGUEUR N° 8.

Le dragueur No 8 ayant été transporté du havre de Kingston, là où il avait travaillé durant la saison de 1898, commença ses opérations à cet endroit la 19 juin et y fonctionna jusqu'à la fin de l'année fiscale 1899.

La quantité de matériaux enlevés est de 3,300 verges cubes de glaise, au coût de quatre-vingt-six et cinquante centièmes de cents par verge cube.

DRAGUEUR N° 12.

Le 1er juillet 1898, le dragueur No 12 fut envoyé à la Pointe aux Trembles, où il travailla jusqu'au 20 juillet, pour enlever 3,225 verges cubes de glaise, sable et pierres, au coût de trente-un soixante-treize centièmes de cents par verge cube.

Ce dragueur fut ensuite envoyé au Cap Madelaine, où il travailla jusqu'au 26 du mois d'août, creusa le chenal et y enleva 2,550 verges cubes de sable et de pierres, au coût de soixante-dix-sept et dix-huit centièmes de cents par verge cube. Du Cap de le Madelaine le dragueur alla ensuite au Cap Levrault, où il continua les travaux jusqu'au 1er octobre; il enleva à cet endroit 4,275 verges cubes de glaise et de pierres, au coût de cinquante-trois et quarante centièmes de cents par verge cube.

Du Cap Levrault il alla ensuite à la Pointe Citrouille et y fonctionna jusqu'au 15 du mois d'octobre. La quantité de matériaux enlevés est de 4,950 verges cubes, au coût de onze et soixante-six centièmes de cents par verge cube.

De là il alla à Champlain et y dragua jusqu'au 12 novembre, en enlevant 7,275 verges cubes de glaise durcie et de pierres, au coût de dix-neuf et quarante-huit centièmes de cents par verge cube.

De Champlain le dragueur No 12 se rendit à Varennes et y resta jusqu'au 26 novembre, alors qu'on le ramena à Sorel, dans ses quartiers d'hiver. La quantité de matériaux enlevés est de 4,660 verges cubes de glaise durcie, au coût de seize et quatre-vingt-neuf centièmes de cents par verge cube.

DRAGAGE DU CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, entre Montréal et Québec—

Vaisseaux.	Combustible.	Gages.	Pension	Approvisionnement et matériel.	Reconstruction et réparation.	Dépenses pour nouveau matériel et pour amél. de chantier de construction	Proportion des dép. totales d'entretien, y compris celles d'inspection, etc.	Dépense totale pour chaque vaisseau.	Dépense totale pour chaque service.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dragueur Laurier.	1,339 50	3,105 88	1,128 78	2,231 09	1,790 75	....	2,174 26	11,770 26	
"	....	....	....	....	....		....	....	
"	....		....	....	....	....	....	....	
Drag. Laval	1,257 25	2,866 26	963 23	1,677 52	2,291 57	....	2,051 86	11,107 69	
"	....	....	....	....	....	....	....	....	
" N° 11	1,566 00	2,669 10	985 92	934 00	1,695 75	....	1,778 81	9,629 58	
" "	....	....	....	....		....	....	....	
" "	....	....	....	....		....	....	....	
" "	....	....	....	....	....	....	....	....	
									42,096 70
" "	....	....	....	....	....	....	....	....	
" "	....	....	....	....	....	....	....	....	
" N° 8	81 25	528 03	....	1,067 96	3,426 61	....	703 26	3,807 11	
" N° 12	807 25	1,788 87	701 13	233 57	1,183 15	....	1,068 09	5,782 06	
" "	....	....	....	....	....		....	....	
" "	....	....	....	....	....	....	....	....	
" "	....	....	....	....	....	....	....	....	
" "	....	....	....	....	....	....	....	....	
" "	....	....	....	....	....	....	....	....	
Arrache pierres N° 2.	22 87	306 45	64 20	7 91	205 54	....	137 53	744 55	744 50
Remorq. St-Jean Iberville	624 39	1,676 47	560 41	1,176 22	211 73	....	962 79	5,212 01	
Rem. Cartier	608 35	1,589 81	537 50	311 28	623 92	....	831 74	4,502 60	
" M.F. Parsons.	705 38	1,330 70	445 86	243 38	451 75	....	719 86	3,896 93	
" C.J. Brydges.	531 53	858 2[illegible]	280 10	73 00	539 57	....	517 15	2,799 57	36,748 89
" St-Francis	48 75	358 12	....	55 71	391 03	....	193 41	1,047 02	
" Emilia	212 88	296 79	90 97	329 37	144 33	....	243 42	1,317 76	
" Eureka	898 50	1,889 85	....	1,701 86	....	....	1,017 39	5,507 60	
" Jno. Pratt	1,059 25	1,994 24	1,225 06	565 00	569 72	....	1,226 53	6,639 80	
" St-James.	954 25	1,783 61	488 04	804 25	719 32	....	1,076 13	5,825 60	
Levée hydrog.	....	....	....	....	....	....	....	....	
Nouveau matériel.									
Nouv. drag. en acier n° 3.	....	....	....	....	....	32,167 15	....	....	
Nouv. drag. en acier n° 4.	....	....	....	....	....	33,910 81	....	....	
Nouv. rem. St-James.	....			....	....	10,461 25	....	....	
Nouv. remorq. Emilia.	....	....	....	....	....	4,781 97	....	....	
Rem. Eureka.	....	....	....	....	....	26,000 00	....	....	
(4) Nouv. chal. (200 verges)	....	....	....	....	....	32,061 16	....	....	

CLASSIFICATION ET DÉBOURSÉS durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1899.

Service de l'arrache-pierres.	Remorquage.	Service d'hydrographie.	Coût total du travail pour chaque dragueur avec ses accessoires.	Nombre de jours de travail.	Heures d'ouvrage.	Coût total pour chaque localité.	Nombre de verges cubes enlevées.	Coût par verge.	Matières enlevées.	Localité.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.		$ c.		
....	5,212 01	....	16,982 27	92	421¼	8,877 09	88,475	$10\frac{3}{100}$	Sable et pierre.	Barre Ste-Croix.
....	....	....	....	21	80¾	2,026 30	8,950	$22\frac{26}{100}$	Glaise et sable.	Pt. Citrouille.
....	....	....	....	63	335½	6,078 88	115,500	$5\frac{26}{100}$	Glaise et pierre.	Varennes.
...	4,502 60	....	15,610 29	16	112½	1,580 79	4,174	$37\frac{87}{100}$	Pierres....	Lotbinière.
....	....	....	...	142	642¾	14,029 50	37,440	$37\frac{47}{100}$	Tuf et pierres.	Cap-Santé.
...	5,214 69	....	14,844 27	34	284	3,154 41	68,120	$4\frac{63}{100}$	Glaise	Contrecœur.
...	....	....	....	29	232½	2,690 53	16,100	$16\frac{71}{100}$	Glaise et pierres.	Batiscan.
....	....	....	....	25	192	2,319 42	5,470	$42\frac{22}{100}$	" ..	Cap-Levraut.
....	....	....	....	6	44½	556 65	960	$57\frac{99}{100}$	Sable et pierre.	Batture à Perron.
....	....	....	....	8	56½	742 21	4,000	$18\frac{55}{100}$	Sable	Pt. Citrouille.
....	....	....	....	58	522	5,381 05	90,770	$5\frac{81}{100}$	Glaise...... ..	Varennes.
....	1,047 02	....	4,854 13	11	57½	2,854 13	3,300	$86\frac{50}{100}$	"	Sillery.
...	2,799 57	....	8,581 63	13	134	1,023 50	3,225	$31\frac{73}{100}$	Glaise, sable et rocher.	Pointe-aux-Trembles.
....	....	....	....	25	198	1,968 26	2,550	$77\frac{18}{100}$	Sable	Cap-Madeleine.
....	....	....	....	29	243	2,283 19	4,275	$53\frac{40}{100}$	Glaise et rocher.	Cap-Levraut.
....	....	....	....	14	110½	1,102 23	9,450	$11\frac{66}{100}$	Sable	Pt. Citrouille.
....	....	....	....	18	132	1,417 15	7,275	$19\frac{48}{100}$	Tuf et pierres.	Champlain.
....	....	....	....	10	89½	787 30	4,660	$16\frac{89}{100}$	Tuf	Varennes.
744 50	....	....	744 50	15	13	384 26	27	$14 \cdot 23\frac{18}{100}$	Pierres.	Cap-Santé.
....	....	....	....	16	14¼	360 24	32	$11 \cdot 25\frac{75}{100}$	"	Barre Ste-Croix.
....	....	....	5,507 60							
.....	....	....	6,639 80							
.....	....	....	5,825 60							
.....	....	29,335 52								

DRAGAGE DU CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, entre Montréal et Québec—

Vaisseaux.	Combustible.	Gages.	Pension	Approvisionnements et matériel.	Reconstruction et réparations.	Dépense pour nouveau matériel.	Proportion des dépenses totales d'entret., y compris celles d'examens, inspec., etc.	Dépense totale pour chaque vaisseau.	Dépense totale pour chaque service.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
(1) Nouv. chaland de sond.	....	....	....	....	....	2,324 83	....	....	
Nouv. boutiq. et outillage.	....	....	....	....	....	33,185 47	....	....	
Nouv. bout. à bouillairs.	....	....	....	....	....	3,759 04	....	....	
Nouv. barge à charbon.	....	....	....	....	....	4,851 65	....	....	
Sémaphore St-Jean.	....	....	....	....	....	1,386 84	....	....	
Amél. au remorq. Eureka.	....	....	....	....	....	7,953 57	....	....	
Dragage dans Ontario et Québec.	....	....	....	....	....	6,759 00	....	....	
Approv. et comb. en main	....	....	....	....	....	6,500 00	....	....	
Totaux....	10,717 40	23,042 40	7,471 20	11,412 12	14,244 74	206,102 74	14,702 23	79,590 09	

CLASSIFICATION ET DÉBOURSÉS pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Service de l'arrache-pierre.	Remorquage.	Service d'hydrographie.	Coût total du travail pour chaque dragueur avec ses accessoires.	Nombre de jours de travail.	Heures d'ouvrage.	Coût total pour chaque localité.	Nombre de verges cubes enlevées.	Coût par verge.	Matières enlevées.	Localité.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.		$ c.		
744 50	18,775 89	29,335 52	79,590 09	645	3,916	39,723 34	474,753			

DRAGAGE À BERTHIER (EN HAUT).

Berthier (en haut), dans le comté du même nom, est une ville de 1,600 âmes, située sur le côté nord du Saint-Laurent, à 45 milles en aval de Montréal et en face de la ville de Sorel.

Le chenal de Berthier est séparé du chenal de navigation par les îles de Sorel. Du dragage a été fait de temps en temps dans ce chenal qui sert aux bateaux et aux steamers de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Le dragage a été continué à partir du commencement de l'année fiscale dans le but d'obtenir un chenal de 100 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur, à eau basse ordinaire. L'ouvrage n'a pas été terminé durant l'exercice, les appropriations ayant été épuisées.

Les dépenses générales, pour l'année fiscale, ont été de $6,941.28.

DRAGAGE À BOUCHERVILLE.

Boucherville, est un village incorporé dans le comté de Chambly, sur la rive sud de la rivière Saint-Laurent.

Entre le 19 du mois de juillet et le 4 du mois d'août 1898, le dragueur *Canada n° 1,* fonctionna dans la rivière Boucherville, ou chenal, ainsi qu'autour du quai de Boucherville.

Sur le côté est du quai Hochelaga, deux tranchées de 72 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, ont été pratiquées et sur le côté ouest du même quai une autre tranchée de 63 pieds de longueur et 15 pieds de largeur a également été terminée.

Dans le chenal des bateaux à vapeur (appelé Durocher), une batture de 60 pieds de long et 45 pieds de largeur, a été enlevée.

Tous ces travaux de dragage ont été faits à une profondeur de 10 pieds.

La quantité enlevée est de 3,120 verges cubes du tuf et de sable.

DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Le bassin de Chateauguay est à l'embouchure de la rivière de Chateauguay, 14 milles au sud-ouest de Montréal.

Entre le 2 du mois de juillet et le 8 du mois de septembre 1898, le dragueur *Little Giant,* a fonctionné en cette localité.

On creusa à partir du quai jusqu'au bassin; cependant plusieurs bancs de sable ont été enlevés pour élargir et rendre plus profond le chenal des bateaux à vapeur. On a atteint une profondeur de 7 pieds, et 16,650 verges cubes de glaise, pierres et cailloux ont été enlevées.

Afin d'assurer l'efficacité des travaux de dragage en cette localité, les "arrache pierres" devraient être placés là pour d'enlever les gros cailloux et de les transporter à une distance suffisante des tranchées déjà faites.

A l'heure présente, ces gros cailloux, que le dragueur est impuissant à enlever, ont seulement été roulés à quelques pieds des tranchées. Mais au printemps on constata que plusieurs d'entre eux ont été ramenés de nouveau dans les tranchées par suite du courant très rapide qu'il y a à cet endroit.

DRAGAGE À COTEAU LANDING.

Coteau Landing, est le chef-lieu du comté de Soulanges, sur la rivière Saint-Laurent, 36 miles à l'ouest de Montréal.

Le dragueur *N° 6,* fut employé à Coteau Landing, pour y faire du dragage de nature à faciliter l'accès au nouvel élévateur. Le dragage, à cet endroit, a duré du 2 juillet au 26 du mois d'octobre 1898.

Un bassin de 394 pieds de longueur et de 180 pieds de largeur sur 12 et 14 pieds de profondeur, a été creusé le long des docks de l'élévateur du chemin de fer Canada Atlantic; on a aussi creusé un chenal à eau profonde de 250 pieds de largeur.

Du côté est de l'élévateur, un bassin de 245 pieds de long et 70 pieds de largeur, a été fait avec un chenal de 60 pieds de largeur à eau profonde.

Trois sections de l'ancien quai ont été enlevées afin de donner aux navires l'espace nécessaire pour tourner du côté est de l'élévateur.

Il a été trouvé nécessaire de changer l'approche à l'élévateur, à cause de la courte distance pour creuser à eau haute, et les matières à enlever ont été trouvées d'une nature très molle.

Le bassin, 245 pieds de longueur par 70 pieds de largeur, sur le côté est de l'élévateur, a été creusé sous la direction des fonctionnaires du chemin de fer Canada Atlantic.

67,050 verges cubes de sable, de glaise et de pierres, ont été enlevées.

DRAGAGE À DOUCET'S LANDING.

Doucet's Landing, dans la paroisse de Sainte-Angèle, comté de Nicolet, est sur la rive sud de la rivière Saint-Laurent, en face de Trois-Rivières. Un embranchement du chemin de fer du Grand Tronc y a son terminus.

L'eau autour du quai du chemin de fer n'avait pas une profondeur suffisante pour les nécessités du trafic que le chemin de fer amène aux steamers océaniques à Trois-Rivières.

Un dragueur a été loué de la Commission du Havre de Montréal, pour y faire du creusage. Du 1er juillet au 16 août 1898, 19,980 verges cubes ont été enlevées, au coût de $3,739.06.

DRAGAGE À L'ÎLE GROS BOIS.

L'île Grois Bois, une île sur la rivière Saint-Laurent, est à 5 milles en aval de Montréal.

Le dragueur *Canals No. 1* a été employé à cet endroit du 2 au 18 juillet 1898.

En face du quai flottant une tranchée de 165 pieds de longueur sur 15 pieds de largeur a été pratiquée. Une autre tranchée de 60 pieds de longueur sur 15 pieds de largeur du côté ouest du quai a été terminée et, à travers un banc de sable approchant le quai, deux autres tranchées de 82 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur ont été faites.

Tous ces travaux de dragage ont été faits jusqu'à une profondeur de 10 pieds, et 2,750 verges cubes de glaise ont été enlevées.

DRAGAGE À LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, sur la rive sud de la rivière Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Du 2 juillet au 9 novembre 1898, le dragueur T.M.F. No. 1 a été employé à Laprairie pour creuser et élargir le chenal à partir du quai de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, jusqu'au chenal principal ainsi qu'en face du quai lui-même.

Une tranchée de 5,000 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, avec une profondeur de 7 pieds de haut à eau basse, a été faite à partir du chenal principal jusqu'au quai ; et le long de ces tranchées, sur une longueur et une profondeur analogues, une autre tranchée de 12 pieds à 20 pieds de largeur a été faite.

Du côté est du quai une tranchée de 110 pieds de longueur sur 113 pieds de largeur, à été terminée. L'entrée extérieure du côté est du chenal a été nettoyée.

En face du quai et dans la direction ouest, 200 pieds carrés de creusage à une profondeur de 7 pieds ont été terminés.

Ces travaux, avec ceux que le dragueur le *Nithsdale* a exécutés en 1896-97, donnent un chenal de 170 pieds de largeur à son entrée, et 150 pieds de largeur sur une distance de 5,000 pieds, avec une profondeur de 7 pieds du chenal principal au quai,

ce qui laisse amplement d'espace pour permettre aux vapeurs de tourner en face du quai.

38,125 verges cubes de glaise, de tuf et de pierres ont été enlevées.

DRAGAGE À PAPINEAUVILLE.

Papineauville, dans le comté d'Ottawa, est situé sur la rivière Ottawa, 41 milles à l'est d'Ottawa.

Le 13 juin 1899, le dragueur T.F.M. *N° 1* commença ses opérations de dragage au quai de "Papineauville Lumber Company," et les termina le 21 du même mois.

Du côté ouest du quai une tranchée de 85 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur a été faite.

En face du quai une autre tranchée de 150 pieds carrés a été terminée.

3,420 verges cubes de glaise ont été enlevées.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT).

Rivière du Loup (en haut) est une rivière qui prend sa source dans les Laurentides et qui se jette dans le lac Saint-Pierre, à Louiseville, dans le comté de Maskinongé.

Le principal trafic dans cette rivière vient des scieries considérables de la compagnie Tourville. La compagnie a ses propres quais et emploie une flotte de petits vaisseaux et deux bateaux à vapeur.

Durant le période des eaux extrêmement basses de 1895 et 1897 il fut impossible de faire l'expédition d'aucun billot après le 1er septembre.

Le dragueur *Saint-Pierre* fut employé à creuser l'embouchure de la rivière du 10 juin jusqu'à la fin de l'année fiscale.

Le chenal commencé est de 75 pieds de largeur et aura 6 pieds de profondeur à eau basse.

A la fin de l'année fiscale 7,040 verges cubes ont été enlevées.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE—CHENAL ENTRE LES GRANDES PILES ET LA TUQUE.

Le Saint-Maurice, rivière de Québec, l'un des plus grands tributaires du Saint-Laurent, prend naissance dans deux petites sources dont l'une est située dans une savane et l'autre à un demi-mille de là, au pied d'une petite colline faisant partie de la hauteur des terres entre la province de Québec et les Territoires du Nord-Ouest, près de 400 milles au nord-ouest de Trois-Rivières où il se jette dans le Saint-Laurent. Il s'épand en de nombreux lacs, quelques-uns d'une grande étendue, et ses rives sont généralement élevées, en quelques endroits depuis 200 jusqu'à 1,000 pieds, et couvertes de bouquets d'arbres majestueux. Il est orné d'un grand nombre de belles îles et a une grande variété de chûtes et de cascades dont les plus importantes sont les chûtes de Grand'mère et de Shawinigan. A sa sortie des Grandes-Piles, sur une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable, à cause des nombreuses chûtes et des rapides qui se suivent sans interruption; mais à partir des Grandes-Piles jusqu'à la Tuque, distance de 75 milles, il existe un chenal pour les navires dont la profondeur à certaines places est néanmoins limitée à deux pieds à l'eau basse en raison de plusieurs embarras qui, dans cette étendue de 75 milles, sont plus grands aux rapides Manigance, les hauts-fonds au Mehonac, à Pointe-à-Tom, le haut fond à l'Ile-aux-Morpions et à la Pointe-à-Trudel près des Grandes-Piles.

En 1891-92 des ouvrages furent commencés à quelques-uns des points ci-dessus mentionnés pour les rendre navigables aux bateaux d'un plus fort tirant.

A la batture, vis-à-vis la rivière Mékinac et au Rapide Manigance, une grande quantité de roc a été minée et enlevée au coût de $1,225.26.

En 1892-93 quelques autres améliorations furent faites au Rapide Manigance, mais on dut discontinuer l'ouvrage après un temps très court à cause d'une crue soudaine de l'eau. La somme dépensée fut de $1,279.78. En 1893-94, entre le 10 juillet

et le 16 octobre, un grand nombre de roches furent enlevées du récif supérieur, sur la côte ouest du chenal, dans les rapides Manigance, 664 ayant été enlevées et 61, qui étaient trop larges pour être maniées, étant brisées avec de la dynamite. Les chenaux sur les battures à la Mékinac et à la Pointe-à-Trudel furent aussi creusés, et le meilleur chenal à la Pointe-Shallow entre les Grandes-Piles et La Tuque fut tracé pour la saison de navigation. Montant dépensé: $3,142.70. En 1894-95, la batture à Mékinac fut creusée à 5 pieds; trente-neuf balises furent établies sur les bords de la rivière pour indiquer le chenal. Le montant dépensé durant l'année fut de $1,721.50.

En 1895-96 cinquante-deux balises furent posées pour indiquer le chenal et les bouées furent gardées en position. Quelques balises furent réparées et blanchies, la position de quelques-unes fut dérangée à cause d'un changement dans la direction du chenal. Le creusement du chenal à l'Il-aux-Morpions fut aussi commencé, mais on ne fit que très peu de chose à cause d'une crue subite de l'eau. Montant dépensé: $955.78.

En 1896-97, le seul ouvrage exécuté fut le placement des bouées et leur enlèvement à l'automne et la réparation de quelques balises. Dépenses : $162.33.

En 1897-98, un montant de $1,048.43 fut dépensé en achats de matériaux pour l'ouvrage et le placement ainsi que l'enlèvement des bouées.

En 1898-99, le seul ouvrage exécuté a été de poser les bouées et les enlever. Dépenses: $255.

Le montant total dépensé cet ouvrage est comme suit :—

Durant l'année fiscale	1891-92	$1,225 26
"	1892-93	1,279 78
"	1893-94	3,141 70
"	1894-95	1,721 50
"	1895-96	955 77
"	1896-97	162 33
"	1897-98	1,048 43
Total		$9,790 77

Le 15 avril 1898, un contrat a été accordé à MM. Beatty et Fils pour la construction d'un nouveau dragueur qui a été terminé le 30 janvier 1899. Le dragueur était prêt à fonctionner à la fin de l'année fiscale.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE ST-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le lac St-François, comté de Wolfe, et se jette dans le fleuve St-Laurent au lac St-Pierre.

Le dragueur *Saint-Louis* a été employé en cette rivière durant toute l'année fiscale de 1898-99, pour enlever les bancs de sable et creuser le chenal principal à une profondeur de 5 à 7 pieds entre les moulins de Pierreville et le quai de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario.

On a aussi fait du creusage en face du quai de la compagnie de "Tourvile Lumber Mills Co.", aux moulins de Pierreville.

27,430 verges cubes de vase, de glaise et de pierres ont été enlevées.

DRAGAGE À ST-JEAN, P.Q.

St-Jean, le chef-lieu du district d'Iberville, sur la rivière Richelieu, est à 27 milles de Montréal.

Le dragueur No 1 a été employé en cette localité depuis le 1er octobre au 26 novembre 1898, et le 8 mai et 30 juin 1899, pour faire les ouvrages de creusage suivants:—

En face du quai on a fait des tranchées adjacentes de 412, 382, 367, 354, 252, 337 et 312 pieds de longueur sur une largeur totale de 105 pieds sur une profondeur de 7 pieds.

On a aussi creusé le chenal principal dont on a enlevé des cailloux, etc.

15,508 verges cubes de tuf et de cailloux ont été enlevées.

Il se fait sur la rivière Richelieu un commerce considérable et il sera nécessaire de creuser entre l'Ile aux Noix et St-Jean, afin de rendre sa navigation plus sûre pour bateux de plus gros tonnages.

DRAGAGE À ST-JEAN DES CHAILLONS.

St-Jean des Chaillons, comté de Lotbinière, sur la rivière St-Laurent, est à 57 milles au sud-ouest de Québec.

Le dragueur *Nithsdale* a été employé à St-Jean des Chaillons depuis le 2 au 16 juillet 1898, pour creuser le chenal en face des quais des fabriques de briques.

Une tranchée de 600 pieds de long, 25 pieds de largeur sur une profondeur de 9 pieds, a été faite et 3,835 verges cubes de tuf et de glaise ont été enlevées.

DRAGAGE À SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, comté de Bellechasse, le chief-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Saint-Laurent, environ 15 milles en aval de Lévis.

Depuis le 28 juillet au 25 octobre 1898, et du 16 mai au 30 juin 1898, le dragueur *Nithsdale* a été employé à cet endroit pour y faire les creusages suivants:

Le long de la face du quai, une tranchée de 60 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur a été terminée. Une tranchée le long du côté ouest de la jetée de 125 pieds de longueur et 25 pieds de largeur; et dans le chenal environ 150 pieds de longueur à partir de l'extrémité du quai, une tranchée de 350 pieds de longueur et 100 pieds de largeur a été faite.

La profondeur de l'eau a été de 9 pieds à marée basse.

14,735 verges cubes de sable fin, de glaise, de pierres et de cailloux, ont été enlevées.

Comme cette localité est beaucoup exposée aux mauvais temps, les travaux ont été exécutés lentement ; et comme on ne pouvait creuser qu'à marée basse, le dragueur n'a pu fonctionner que durant une semaine et 5 heures par jour, ce qui a été cause que la moitié de l'ouvrage seulement a pu être faite.

DRAGAGE À SAINT-NICHOLAS.

Saint-Nicholas, comté de Lévis, est situé sur la rivière Saint-Laurent, 15 milles en amont de Québec.

Depuis le 18 au 25 juillet 1898, le dragueur *Nithsdale* a été employé à cet endroit pour creuser autour du quai.

Une tranchée de 100 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur a été faite en face du quai Baker, et 1,800 verges cubes de gravier, glaise et pierres, ont été enlevées.

DRAGAGE À VARENNES.

Varennes, est un village incorporé dans le comté de Verchères, sur la rivière Saint-Laurent, 14 milles en aval de Montréal.

Le dragueur *N° 1*, du ministère des Chemins de fer et Canaux, a été employé à cet endroit.

Parallèlement au quai et en face de celui-ci, on a fait différentes tranchées de 230, 220, 216, 210 et 165 pieds de longueur respectivement; et à l'est et à l'ouest du quai, deux tranchées de 75 pieds de longueur ont aussi été faites; toutes ces tranchées étant de 25 pieds de largeur sur une profondeur de 12 pieds à eau basse.

7,160 verges cubes de glaise, gravier ont été enlevées.

PROVINCE D'ONTARIO.

DRAGAGE À ADOLPHUSTOWN.

Adolphustown, comté de Lennox, sur la baie de Quinté, est situé à 18 milles de Napanee.

Du 2 au 11 juillet 1898, le dragueur *Queen* a été employé à cet endroit et y fit deux tranchées de 310 pieds de long sur 50 pieds de largeur et une profondeur de 9 pieds à partir de l'extrémité extérieure du quai jusqu'aux eaux navigables.

1,230 verges cubes de glaise ont été enlevées.

DRAGAGE À BAYFIELD.

Bayfield, comté de Huron, est situé sur le lac Huron, à 12 milles de Goderich.

Le dragueur *Hackett* fut employé dans ce havre du 6 du mois de septembre au 15 du mois d'octobre 1898. Il y enleva 5,460 verges cubes de gravier, glaise, pierres et débris de toutes sortes, au coût de $1,200.

DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville est le chef-lieu du comté de Hastings et est situé sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, et est à 43 milles à l'ouest de Kingston.

Le dragueur *Queen* a été employé en cette localité durant les périodes suivantes:

Du 12 juillet au 23 novembre, 1898.
Du 18 avril au 6 mai 1899.
Du 22 mai au 25 juin 1899.

L'ouvrage, à cet endroit, consistait principalement à continuer le creusage du chenal principal dans le havre, et aussi creuser en face des quais.

Un remblai, unissant la terre-ferme au Mill Island a été formé pour être employé comme brise-lames.

De Old Ashery Point au quai un autre brise-lames a aussi été formé au moyen de matières de dragage.

42,100 verges cubes de glaise, pierres et vase ont été enlevées.

Le creusage du chenal et l'emploi que l'on a fait des matières enlevées a cet endroit a procuré des avantages considérables à la localité. La construction des jetées au moyen de matières de dragage a été faite au dépens des commissaires du havre.

Avant que ces travaux ne fussent exécutés la partie basse de la ville était submergée à l'époque de la débâcle, ce qui causait des dommages considérables à la propriété.

En 1899, pour la première fois, il n'y a pas eu d'inondation.

DRAGAGE À BOWMANVILLE.

Le havre de Bowmanville, du Port Darlington, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 40 milles à l'est de Toronto.

Deux tranchées adjacentes de 1,490 pieds et de 1,385 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, avec une profondeur d'eau de 14 pieds, ont été faites, à partir de l'entrée du havre ainsi qu'entre les quais jusqu'à l'intérieur.

31,912 verges cubes de sable, glaise et de gravier ont été enlevées.

DRAGAGE À COBOURG.

Cobourg, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 69 milles au nord-est de Toronto.

Le 31 mai 1899 le dragueur *Nipissing* commença ses opérations à Cobourg et les continua jusqu'à la fin de l'année fiscale, c'est-à-dire, le 30 juin 1899.

On a fait à cet endroit trois tranchées diagonales à partir de l'intérieur du havre jusqu'au phare ; ces tranchées sont de 600, 560, 540 pieds de longueur respectivement, sur une largeur totale de 75 pieds. On a aussi fait, le long de l'extrémité extérieure du quai de l'est, deux tranchées de 495 et 110 pieds de longueur respectivement. Tous ces travaux de creusage sont de 14 pieds de profondeur à eau basse.

13,424 verges cubes de tuf et de sable ont été enlevées.

DRAGAGE À DESERONTO.

Deseronto, comté de Hastings, est situé sur la baie de Quinté, et est une station de chemin de fer sur la baie du même nom.

Le dragueur *Queen* a été employé en cette localité du 8 mai au 20 mai 1899, et y fit les travaux suivants:—

Trois tranchées adjacentes; deux de 374 et 224 pieds de longueur sur une largeur totale de 75 pieds à partir des quais de la fonderie jusqu'aux eaux navigables. La profondeur obtenue a été de 16 à 11 pieds.

La différence dans la profondeur obtenue est causée par certaines parties du lit de roc de la rivière qu'on y a trouvé ; ce roc se trouve situé à peu près à mi-distance entre le quai et leh eaux navigables.

3,570 verges cubes de vase ont été enlevées.

DRAGAGE À LA BAIE DU FRANÇAIS.

La Baie du Français ou havre Pickering, comté d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 21 milles à l'est de Toronto.

Le 9 septembre 1898 le dragueur *Nipissing* commença ses opérations à la baie du Français, et les continua jusqu'au 5 octobre. Il y fit, entre les quais, une tranchée de 740 pieds de longueur, partant de l'extrémité intérieure des quais jusqu'à l'élévateur, et une troisième de 210 pieds de longueur en face de l'évateur. De plus on a pratiqué deux courtes tranchées de 80 pieds de longueur aux deux extrémités du quai. Toutes ces tranchées ont 25 pieds de largeur sur une profondeur d'eau de 12 pieds.

11,550 verges cubes de sable ordinaire, de sable fin et de vase, ont été enlevées.

DRAGAGE À GODERICH.

Goderich, dans le comté de Huron, est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, environ 68 milles de Sarnia et 60 milles de London. C'est le terminus de l'embranchement de Buffalo du chemin de fer du Grand-Tronc, et un endroit d'une importance considérable à cause des gisements de sel qui se trouvent dans le voisinage. Un grand élévateur y a été construit durant l'année fiscale, ce qui a donné beaucoup d'impulsion au commerce de grain.

Le havre actuel comprend un bassin intérieur d'une étendue d'environ 25 acres; l'entrée de ce havre est formée par deux jetées parallèles. Le côté nord du bassin est formé par une jetée artificielle du 2,500 pieds de longueur consistant en un coffrage très fort sur la rivière Maitland et en un ouvrage en pilotis du côté du havre; l'espace entre ces deux ouvrages a été solidement lesté. Le coffrage baigne généralement dans 17 pieds d'eau et sa hauteur, au-dessus du niveau de l'eau, est de 18 pieds. La jetée du côté du nord est de 1,700 pieds de longueur sur 20 à 30 pieds de largeur, avec un caisson de 40 sur 45 pieds à sa tête. La jetée du sud, à partir de l'extrémité de la courbe formée par le bassin, est de 1,600 pieds de longueur et de 20 et 40 pieds de largeur. Les deux jetées son parallèles ; il y a entr'elles une distance de 200 pieds, excepté à l'extrémité extérieure de la jetée du sud où la distance est de 265 pieds de largeur. L'angle intérieur du havre, sur une étendue d'environ 900 pieds, est parsemé de bancs de sable.

La profondeur moyenne de l'intérieur du bassin est de 14 pieds, et à l'entrée du chenal la profondeur varie de 13 à 15 pieds.

On se propose de creuser ce havre jusqu'à une profondeur de 20 pieds. C'est dans ce but qu'une quantité considérable de creusage a été faite durant l'année fiscale à l'intérieur du havre près de l'élévateur et aussi à son entrée.

On a enlevé 70,740 verges cubes de sable, de gravier et de roc et on a dépensé la somme de $9,662.41 à cette fin.

Le montant total dépensé dans ce havre pour travaux de creusage depuis 1882 est de $41,797.18.

DRAGAGE À HAMILTON.

Le havre de Hamilton fait partie de la baie Burlington, dans laquelle baigne la ville de Hamilton.

Du 11 au 26 mai 1899, le dragueur *Ontario* a été employé à cet endroit, et y a fait les travaux suivants : Au quai de la Compagnie "Rogers Coal Co'y.

En face du quai, quatre tranchées adjacentes de 87, 120, 164 et 275 pieds de longueur respectivement, sur une largeur totale de 100 pieds ont été faites.

Sur le côté est du quai, une tranchée de 175 pieds de longeur sur 25 pieds de largeur fut aussi faite, le tout sur une profondeur de 14 pieds, à eau basse.

4,470 verges cubes de sable et de gravier ont été enlevées.

Le dragage du côté est du quai a été fait par la "Rogers Coal Co."

DRAGAGE À HAWKESBURY.

Hawkesbury, comté de Prescott, sur la rivière Ottawa, est situé à 2 milles de Grenville.

Le dragueur *Little Giant* fut employé en cet endroit du 12 septembre au 21 octobre 1898, aussi du 13 au 30 juin 1899, pour y exécuter les travaux suivants:

Trois tranchées de 300 pieds de longueur, ayant une largeur totale de 75 pieds et 8 pieds de profondeur ont été faites à la tête de Cobb Island dans un banc de tuf.

Un bassin, en face du quai Higginson, a été creusé à une profondeur de 8 pieds.

14,150 verges cubes du tuf, sable, caillous et gravier ont été enlevées.

Jusqu'à ce que tout le chenal soit creusé—ce qui prendra toute une saison à s'accomplir—peu d'avantages seront retirés des travaux déjà exécutés.

DRAGAGE À JORDAN HARBOUR.

Jordan, comté de Lincoln, sur le Twenty-mile creek, est situé à 7 milles de St-Catherine.

Du 26 septembre au 21 novembre 1898, et du 29 mai au 30 juin 1899, le dragueur *Ontario* a été employé à cet endroit et les travaux suivants ont été exécutés :—

Une tranchée entre les quais et les eaux navigables a été faite sur une longueur de 730 pieds sur 25 pieds le largeur.

Deux autres tranchées à travers une barre de sable, en dehors de la tête des quais, ont aussi été faites sur une longueur de 360 pieds chacune.

Un bassin, à l'extrémité intérieure du havre, a été commencé ; deux tranchées adjacentes de 140 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur chacune ont été faites à cet endroit.

Tous les travaux de dragage à Jordan Harbour l'ont été à une profondeur de 12 pieds à eau basse.

26,600 verges cubes de sable, vase, glaise et gravier ont été enlevées.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Du 2 de juillet au 9 novembre 1898, le dragueur *N° 9* a été employé dans la rivière Kaministiquia.

Les opérations intervenues l'année dernière entre les rivières McKellar et Mission ont été reprises ; le dragueur fit une tranchée additionnelle de 9,629 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 190 pieds et une profondeur de 20 pieds ; cette tranchée se rend presque à l'embouchure de la rivière Mission.

Une autre tranchée a aussi été faite en face du nouvel élévateur en acier. Elle a 562 pieds de longueur sur 150 pieds de largeur et une profondeur de 20 pieds à eau basse. Un banc de sable a aussi été enlevé à l'embouchure de la rivière Mission sur une longueur de 370 pieds et 150 pieds de largeur et une profondeur de 16 pieds.

Les matériaux enlevés consistent en tuf, cailloux et sable, et s'élèvent à 146,450 verges cubes.

Le dragueur *Arthur* (appartenant à des entrepreneurs) a aussi été employé dans cette rivière du 21 au 30 juin 1899. Il fit du creusage en face de la cour à charbon du chemin de fer Pacifique Canadien, et du dock de Graham et Horn. Il enleva 4,447 verges cubes de glaise et de sable.

Le dragueur *N° 9* étant vieux et faible et exposé à sombrer à tout moment, on le désempera durant l'automne de 1898, et la machinerie fut envoyée à Sorel où elle fut vendue pour $375.

Le dragueur *N° 9* commenca ses travaux de creusage en cette rivière le 2 août 1894, et il fut presque constamment employé jusqu'au 9 novembre 1898.

Durant cette période la quantité totale de matériaux qu'il enleva fut de 855,880 verges cubes de tuf, sable, glaise, cailloux et de vase, au coût de six cents et demi par verge cube.

Cela comprend le coût du démontage et de l'expédition de la machinerie à Sorel et toutes les dépenses imprévues se rattachant à ce dragueur.

DRAGAGE À KINGSTON.

Kingston, ville d'Ontario, est situé sur le lac Ontario, à 172 milles de Montréal. Le dragueur-ascenseur *N°* 8 a travaillé dans le havre du 2 juillet au 30 novembre 1898. Les ouvrages faits sont les suivants:

Le long de l'élévateur de la "Montreal Transportation Co.," une tranchée de 200 pieds de longueur sur 150 pieds de largeur.

Dans le chenal principal, une tranchée de 2,300 pieds de longueur sur 200 pieds de largeur a été terminée; elle commence en face de l'élévateur de la "Montreal Transportation Company" et se termine en face du quai de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Tout ce dragage a été fait à une profondeur de 18 pieds, et 130,460 verges cubes de glaise, de tuf et de cailloux ont été enlevées. Des travaux considérables au moyen d'un dragueur é cuiller devront être faits aux endroits où le dragueur-ascenseur n'a pu pénétrer.

DRAGAGE À MEAFORD.

Meaford est situé sur la rive sud de la Baie de Georgie.

Le dragueur *Challenge* a été employé à Meaford du 2 juillet au 7 septembre 1898, et depuis le 29 mai au 30 juin 1899.

L'ouvrage à cet endroit a consisté à élargir et à creuser le havre entièrement à une profondeur de 13 à 14 pieds. 41,760 verges cubes de glaise, sable et de gravier ont été enlevées.

DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est situé dans la Baie de Georgie et est le terminus du chemin de fer du Grand Tronc.

Le dragueur *Challenge* a été employé à Midland du 2 juillet au 7 septembre 1898. Une tranchée a été faite à partir de l'esplanade, près du nouvel élévateur, jusqu'aux eaux profondes ; la tranchée a 300 pieds de longueur sur une largeur de 200 pieds à l'extrémité touchant à la rive, et 150 pieds à l'extrémité du large; la profondeur de la tranchée est de 20 pieds.

21,390 verges cubes de glaise, sable et vase ont été enlevées.

DRAGAGE À OAKVILLE.

Oakville, comté de Halton, est un port d'entrée sur le lac Ontario, 22 milles au sud-ouest de Toronto et 18 milles à l'est de Hamilton.

Le dragueur *Nipissing* fut employé en cette localité du 8 octobre au 22 novembre 1898. Trois tranchées, entre les jetées, de 998, 772, 702 pieds respectivement, sur une largeur totale de 75 pieds et une profondeur de 14 pieds à eau basse, ont été faites.

16,499 verges cubes de gravier, cailloux, tuf et de glaise ont été enlevées.

DRAGAGE À PICTON.

Picton, comté de Prince-Edouard, est un havre important de la Baie de Quinté. Un contrat a été passé avec MM. McNamee et Simpson, pour draguer le havre à onze pieds d'eau. à eau basse. Le montant du contrat était de $11,500. Le montant dépensé durant l'exercice a été de $7,000.

DRAGAGE À PORT STANLEY.

Le havre de Port Stanley est à l'embouchure de Kettle Creek, sur la rive nord du lac Erié, à 24 milles de London. Les travaux publics dans ce havre consistent en deux jetées qui s'avancent dans le lac, de chaque côté de Kettle Creek. Le 2 juillet 1898, le dragueur Ontario a continué ses opérations à Port Stanley jusqu'au 15 septembre.

En droite ligne avec les jetées et aussi au large de celles-ci, six tranchées successives ont été faites; les plus longues vont jusqu'à en deça de la tête des jetées. Trois ont 704 pieds de longueur; les autres ont respectivement 509,395 et 319 pieds. Leur largeur du côté du large est de 130 pieds, et en deça de la tête des jetées, de 60 pieds. Un banc de sable de 300 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur a été enlevé entre les deux jetées et on a ainsi formé à l'intérieur du havre un bassin de 200 pieds de longueur sur 125 à 200 pieds de largeur. Tout le dragage a été fait à une profondeur de 14 pieds. 27,670 verges cubes de sable et de glaise ont été enlevés.

DRAGAGE À ROCKLAND.

Rockland, comté de Russell, est situé sur la rivière Ottawa à 22 milles d'Ottawa. Du 22 au 30 juin le dragueur *T. F. M. N° 1*, a fonctionné à cet endroit. Le chenal a été creusé; on a aussi fait du dragage près du quai, faisant au côté sud-est, une tranchée de 200 pieds de longueur sur 125 de largeur. Le tout a été creusé à une profondeur de 9 pieds d'eau. 3,750 verges cubes de glaise et de sciure de bois ont été enlevées.

DRAGAGE À TRENTON.

Trenton, comté de Hastings, est situé sur la rivière Trent, à la tête de la baie de Quinté, à douze milles de Belleville. Le dragueur *Queen* travailla du 26 au 30 juin 1899, en face de l'élévateur et des quais de Squires ; mais comme on rencontra un fond de roc aux deux endroits, on n'a pu faire que du grattage. 360 verges cubes de glaise et de pierres ont été enlevées.

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO.

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	142 74	303 06	384 77	416 66	447 92	43 00	30 00	30 00	30 00	.....	.....	411 67	2,239 82
Charbon	.....	7 30	94 90	209 11	243 52	.....	.....	.....	.....	.....	122 32	430 81	1,107 96
Bois	.....	67 37	74 93	112 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	255 24
Comestibles	107 84	103 00	111 66	128 10	116 76	.....	.....	.....	.....	.....	56 77	109 66	733 79
Approvisionnements	1 00	15 93	.....	.....	23 65	.....	.....	.....	.....	28 50	50 00	41 71	160 79
Equipement	.....	.....	.....	36 90	5 25	.....	.....	.....	.....	83 42	.....	91 55	217 12
Réparations	45 09	26 79	.....	5 89	18 10	.....	.....	.....	.....	32 00	653 07	32 42	813 36
Pilotage	.....	.....	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00
Imprévues	4 84	480 30	494 00	.....	46 05	.....	.....	.....	.....	17 70	18 81	6 86	1,068 56
Totaux	301 51	1,003 75	1,160 26	924 60	901 25	43 00	30 00	30 00	30 00	161 62	900 97	1,124 68	6,611 64
Frais d'exploitation	256 42	976 96	1,160 26	918 71	883 15	43 00	30 00	30 00	30 00	129 62	247 90	1,092 26	5,798 28
Réparations ordin.	45 09	26 79	.....	5 89	18 10	.....	.....	.....	.....	32 00	653 07	32 42	813 36
Totaux	301 51	1,003 76	1,160 26	924 60	901 25	43 00	30 00	30 00	30 00	161 62	900 97	1,124 68	6,611 64

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite*

DRAGUEUR "ONTARIO."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	191 11	399 38	395 00	395 00	395 00	235 00		40 00			434 04	364 67	2,849 20
Charbon		168 00	105 00	308 55	242 50		40 35			49 80	84 03	152 43	1,150 66
Bois	103 00	51 50	103 00	103 00	151 16					45 25	51 50	103 00	711 41
Comestibles				21 89	42 05					28 50	51 50	48 12	192 06
Approvisionnements	7 00									83 40	5 95	16 90	113 25
Réparations			31 96	13 35	66 41	394 50		283 89	1,011 99	825 02	50 36	177 10	2,854 58
Pilotage					25 00							30 00	55 00
Remorquage			125 00										125 00
Imprévues				62 24	91 13	52 20				58 34	297 70	71 90	633 51
Totaux	301 11	618 88	759 96	904 03	1,013 25	681 70	40 35	323 89	1,011 99	1,090 31	975 08	964 12	8,684 67
Frais d'exploitation	301 11	618 88	728 00	890 68	946 84	287 20	40 35	40 00		265 29	924 72	787 02	5,830 09
Réparat. ordinaires			31 96	13 35	66 41			283 89	479 71	757 02	50 36	177 10	1,859 80
" extraordin						394 50			532 28	68 00			994 78
Totaux	301 11	618 88	759 96	904 03	1,013 25	681 70	40 35	323 89	1,011 99	1,090 31	975 08	964 12	8,684 67

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "NIPISSING".

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	191 11	395 00	395 00	395 00	395 00	251 01	40 00	40 00	....	....	145 70	440 64	2,688 46
Charbon	298 88	....	13 45	165 50	....	....	....	....	....	....	375 90	....	853 73
Comestibles	103 00	107 50	103 00	103 00	105 33	....	....	....	....	....	79 82	69 86	671 51
Approvisionnements	....	11 90	5 20	....	38 22	....	....	....	....	28 50	105 83	....	189 65
Equipement	....	....	9 00	....	....	....	....	....	....	92 60	11 49	34 13	147 22
Réparations	35 63	19 00	22 55	....	10 50	....	....	30 00	845 55	1,161 35	42 35	138 12	2,305 05
Imprévues	....	19 88	....	....	51 86	7 65	....	....	....	....	33 85	36 20	149 44
Totaux	628 62	553 28	548 20	663 50	600 91	258 66	40 00	70 00	845 55	1,282 45	794 94	718 95	7,005 06
Frais d'exploitation	592 99	534 28	525 65	663 50	590 41	258 66	40 00	40 00	....	121 10	752 59	580 83	4,700 01
Réparat. ordinaires	35 63	19 00	22 55	....	10 50	....	....	30 00	255 55	821 31	42 35	138 12	1,375 01
" extraordin.	....	....	....	....	....	....	....	....	590 00	340 04	....	....	930 04
Totaux	628 62	553 28	548 20	663 50	600 91	258 66	40 00	70 00	845 55	1,282 45	794 94	718 95	7,005 06

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "QUEEN".

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	217 72	390 00	395 00	265 00	404 17	25 00	25 00	25 00	40 00	....	262 58	315 00	2,364 47
Charbon	11 37	264 50	150 69	75 90	63 85	....	....	....	....	97 35	105 45	26 57	795 68
Bois	....	....	....	....	6 00	....	....	....	....	....	....	....	6 00
Comestibles	109 13	56 50	98 16	72 50	109 00	....	....	....	....	37 00	75 53	83 25	641 07
Approvisionnements	....	....	....	1 38	34 32	....	....	....	....	28 32	43 96	39 35	147 33
Equipement	....	....	18 40	60	2 50	....	....	....	....	83 40	38 88	2 60	146 38
Réparations	41 72	44 99	20 10	50 33	65 98	....	97 78	17 25	24 46	443 45	1 80	60 30	868 16
Pilotage	....	....	....	....	17 00	....	....	....	....	....	....	....	17 00
Imprévues	2 50	....	5 96	50	28 34	....	10 12	....	....	23 15	4 58	61 90	137 05
Totaux ...	382 44	755 99	688 31	466 21	731 16	25 00	132 90	42 25	64 46	712 67	532 78	588 97	5,123 14
Frais d'exploitation..	340 72	711 00	668 21	415 88	665 18	25 00	35 12	25 00	40 00	269 22	530 98	528 67	4 254 98
Réparat. ordinaires..	41 72	44 99	20 10	50 33	65 98	....	97 78	17 25	24 46	443 45	1 80	60 30	868 16
Totaux ...	382 44	755 99	688 31	466 21	731 16	25 00	132 90	42 25	64 46	712 67	532 78	588 97	5,123 14

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

Classification des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "ST. LOUIS".

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	371 28	340 00	340 00	340 00							345 96	350 00	2,087 24
Charbon	76 00	80 00	74 00	85 00	32 50							123 50	471 00
Comestibles	103 25	103 05	103 25	103 15						34 93	101 17	103 00	651 80
Approvisionnements			4 60		23 82							59 65	88 07
Equipement												46 58	46 58
Réparations	14 65	39 70	19 00	2 00	9 91				371 58	206 40		240 92	904 16
Imprévues	20 75		0 50	3 25									24 50
Totaux	585 93	562 75	541 35	533 40	66 23				371 58	241 33	447 13	923 65	4,273 35
Frais d'exploitation	571 28	523 05	522 35	531 40	56 32					34 93	447 13	682 73	3,369 19
Réparat. ordinaires	14 65	39 70	19 00	2 00	9 91				371 58	206 40		240 92	904 16
Totaux	585 93	562 75	541 35	533 40	66 23				371 58	241 33	447 13	923 65	4,273 35

DRAGUEUR "N° 9".

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	340 03	699 22	661 08	701 31	731 86	80 00		38 00			100 00	176 77	3,528 27
Charbon												130 40	130 40
Comestibles	269 00	134 50	265 90	279 00	229 25							101 02	1,318 67
Approvisionnements	5 70	7 80		18 28	23 15				15 65				70 58
Equipement	3 50				32 45				24 26				60 21
Réparations	20 10	14 84		28 69	14 17	374 42			12 00		85 18	196 47	745 87
Pilotage												57 00	57 00
Imprévues		658 06	437 50	400 00	140 00	92 10		2,001 12			85 25	124 44	3,938 47
Totaux	638 33	1,514 42	1,364 48	1,417 28	1,220 88	546 52		2,039 12	51 91		270 43	786 10	9,849 47
Frais d'exploitation	618 23	1,499 58	1,364 48	1,388 59	1,206 71	172 10		2,039 12	39 91		185 25	589 63	9,103 60
Réparat. ordinaires	20 10	14 84		28 69	14 17				12 00		85 18		174 98
Rép. extraordinaires						374 42						196 47	570 89
Totaux	638 33	1,514 42	1,364 48	1,417 28	1,220 88	546 52		2,039 12	51 91		270 43	786 10	9,849 47

DRAGAGE—QUEBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "N° 8".

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	254 98	630 63	617 65	592 00	647 89	564 09							3,307 24
Charbon	547 07	406 53	442 35	543 91	528 52	38 50				92 39			2,599 27
Comestibles	100 00	195 32	200 00	200 00	200 00	175 31					48 00		1,118 63
Approvisionnements	34 90	6 80	19 30	12 93	35 73	2 80							112 46
Equipement	228 01	46 13	33 20	85 52	11 44								404 30
Réparations	63 14	17 98	32 33	68 52	79 14	337 73	1,103 97		3,413 95	589 05	132 00		5,837 81
Remorquage		100 00		10 00	3 00								113 00
Imprévues	13 28		28 00		72 07	75 95		72 90					262 20
Totaux	1,241 38	1,403 39	1,372 83	1,512 88	1,577 79	1,194 38	1,103 97	72 90	3,413 95	681 44	180 00		13,754 91
Frais d'exploitation	1,178 24	1,385 41	1,340 50	1,444 36	1,498 65	856 65		72 90		92 39	48 00		7,917 10
Réparat. ordinaires	63 14	17 98	32 33	68 52	79 14	337 73	384 23		1,313 95	589 05	132 00		3,018 07
Rép. extraordinaires							719 74		2,100 00				2,819 74
Totaux	1,241 38	1,403 39	1,372 83	1,512 88	1,577 79	1,194 38	1,103 97	72 90	3,413 95	681 44	180 00		13,754 91

DRAGAGE, QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "NITHSDALE".

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	379 99	417 00	439 30	484 74	....	....	....	....	....	....	218 02	370 00	2,309 05
Charbon	70 00	77 65	76 00	54 50	....	....	....	....	....	....	9 75	224 25	512 15
Comestibles	166 45	110 00	124 25	108 95	....	....	....	....	....	....	65 61	110 00	685 26
Approvisionnements	....	....	9 84	43 08	....	....	....	....	....	....	2 57	38 35	93 84
Equipement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0 64	56 29	56 93
Réparations	17 40	....	....	111 19	....	....	....	....	....	....	23 60	104 75	256 94
Pilotage	....	....	5 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5 00
Imprévues	1,085 00	1,088 17	1,053 00	1,018 00	....	....	....	....	....	....	770 00	1,088 00	6,102 17
Totaux	1,718 84	1,692 82	1,707 39	1,820 46	....	....	....	....	....	....	1,090 19	1,991 64	10,021 34
Frais d'exploitation	1,701 44	1,692 82	1,707 39	1,709 27	....	....	....	....	....	....	1,066 59	1,886 89	9,764 40
Réparations ordin.	17 40	....	....	111 19	....	....	....	....	....	....	23 60	104 75	256 94
Totaux	1,718 84	1,692 82	1,707 39	1,820 46	....	....	....	....	....	....	1,090 19	1,991 64	10,021 34

DRAGUEUR—QUEBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc—*Fin.*

DRAGUEUR "N° 1" DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	360 00	360 00	360 00	360 00	360 00	30 00	30 00	30 00			376 67	609 22	2,875 89
Charbon		52 50	42 00	110 89	81 60					71 65	104 93	136 54	600 11
Comestibles	100 00	100 00	100 00	100 00	104 50						70 00	70 00	644 50
Approvisionnements			3 36		15 10					14 74	1 75	59 45	94 40
Equipement	2 59			37 60	4 50					41 54	52 38	36 00	174 61
Réparations	7 95		12 52	12 75	6 94				344 64	525 99	59 95	164 30	1,135 04
Remorquage				9 50								27 50	37 00
Imprévues	1 62			30 16						6 03	10 00	6 00	53 81
Totaux	472 16	512 50	517 88	660 90	572 64	30 00	30 00	30 00	344 64	659 95	675 68	1,109 01	5,615 36
Frais d'exploitation	464 21	512 50	505 36	648 15	565 70	30 00	30 00	30 00		133 96	615 73	944 71	4,480 32
Réparations ordin	7 95		12 52	12 75	6 94				344 64	525 99	59 95	164 30	1,135 04
Totaux	472 16	512 50	517 88	660 90	572 64	30 00	30 00	30 00	344 64	659 95	675 68	1,109 01	5,615 36

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS de matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.
Gravier	....	....	9,490	7,240	890	....	....	....	....	....	....	6,750	24,370
Glaise	7,800	3,900	....	....	1,000	....	....	....	....	....	1,950	10,840	25,490
Sable ordinaire	3,120	870	....	3,000	600	....	....	....	....	....	....	....	7,590
Vase	600	3,840	1,260	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5,700
Totaux	11,520	8,610	10,750	10,240	2,490	....	....	....	....	....	1,950	17,590	63,150

DRAGUEUR "ONTARIO."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gravier	....	....	490	3,290	3,020	....	....	....	....	....	....	340	7,140
Glaise	....	1,860	2,380	4,240	3,300	....	....	....	....	....	2,805	....	14,585
Sable ordinaire	10,429	9,550	3,860	....	1,600	....	....	....	....	....	1,665	9,920	37,015
Totaux	10,420	11,410	6,730	7,530	7,920	....	....	....	....	....	4,470	10,260	58,740

DRAGUEUR "NIPISSING."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Tuf	....	....	....	....	1,325	....	....	....	....	....	....	4,375	5,700
Cailloux	....	....	....	575	....	....	....	....	....	....	....	....	575
Gravier	800	....	....	4,625	2,212	....	....	....	....	....	....	....	7,637
Glaise	....	1.825	1,875	4,475	925	....	....	....	....	....	....	....	9,100
Glaise et pierres	....	....	....	375	1,987	....	....	....	....	....	....	....	2,362
Sable ordinaire	14,512	11,625	7,200	375	....	....	....	....	....	....	....	9,049	42,761
" très fin	....	....	1,775	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,775
Vase	....	....	3,025	450	....	....	....	....	....	....	....	....	3,475
Totaux	15,312	13,450	13,875	10,875	6,449	....	....	....	....	....	....	13,424	73,385

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

Classification et quantités des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

DRAGUEUR "QUEEN."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.
Glaise	1,230	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,230
Glaise et pierres	2,870	5,450	7,680	6,330	3,830	.....	.....	.....	.....	3,690	4,380	3,740	37,970
Vase	.....	.....	.....	.....	2,380	.....	.....	.....	.....	.....	3,570	2,110	8,060
Totaux	4,100	5,450	7,680	6,330	6,210	.....	.....	.....	.....	3,690	7,950	5,850	47,260

DRAGUEUR "N° 9".

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Tuf	.....	6,200	7,500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,700
Cailloux	.....	1,350	550	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,200
Glaise	17,000	14,100	13 500	18,000	5,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68,000
Sable ordinaire	20,050	19,000	10,500	10,000	3,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62,550
Totaux	37,050	40,650	32,050	28,300	8,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146,450

DRAGUEUR "ST-LOUIS."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Glaise et pierres	630	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	630
Sable ordinaire	3,775	5,265	4,695	4,350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,035	4,680	26,800
Totaux	4,405	5,265	4,695	4,350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,035	4,680	27,430

DRAGAGE—QUEBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "N° 8".

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vscub.	vgs cub.	vgs cub.
Tuf				1,600	1,140								2,740
Cailloux					440								440
Glaise	33,060	24,820	29,500	24,340	23,560								135,280
Totaux	33,060	24,820	29,500	25,940	25,140								138,460

DRAGUEUR "N° 1". (du ministère des chemins de fer et canaux.)

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Tuf	100			2,900	4,000						3,250	4,490	14,740
Cailloux				430	260							250	940
Gravier		700											700
Glaise	4,350	3,100	3,760										11,210
Sable ordinaire	600	800											1,400
Totaux	5,050	4,600	3,760	3,330	4,260						3,250	4,740	28,990

DRAGUEUR "NITHSDALE".

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Tuf	2,455												2,455
Cailloux												100	100
Gravier	900												900
Glaise	2,400												2,400
Glaise et pierre		2,959	3,434	3,095							1,627	2,980	14,095
Sable—très fin.	195	225											420
Totaux	5,950	3,184	3,434	3,095							1,627	3,080	20,370

DRAGAGE, QUÉBEC ET ONTARIO, EXERCICE 1898-9.

ETAT indiquant les matières enlevées dans les différentes localités par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics, le montant total des dépenses pour chaque dragueur et le coût total par verge cube.

DRAGUEUR "CHALLENGE".

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total en verges cubes.
	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.
Midland	....	....	....	11,700	....	3,990	....	5,700	21,390
Meaford	....	....	24,370	13,790	....	3,600	....	....	41,760
	....	....	24,370	25,490	....	7,590	....	5,700	63,150

Montant total dépensé, $6,611.64. Coût par verge cube, $10\frac{7}{15}$ cts.

DRAGUEUR "ONTARIO".

Port Stanley	....	....	....	3,840	....	23,830	....	....	27,670
Jordon	....	....	7,140	7,940	....	11,520	....	....	26,600
Hamilton	....	....	....	2,805	....	1,665	....	....	4,470
	....	....	7,140	14,585	....	37,015	....	....	58,740

Montant total dépensé, $8,684.67. Coût par verge cube, $14\frac{1}{2}$ cts.

DRAGUEUR "NIPISSING".

Bowmanville	....	....	800	3,700	....	27,412	....	....	31,912
Frenchman's Bay	....	....	....	....	....	6,300	1,775	3,475	11,550
Oakville	1,325	575	6,837	5,400	2,362	....	....	....	16,499
Cobourg	4,375	....	....	....	....	9,049	....	....	13,424
	5,700	575	7,637	9,100	2,362	42,761	1,775	3,475	73,385

Montant total dépensé, $7,005.06. Coût par verge cube, $9\frac{5}{9}$ cts.

DRAGUEUR "QUEEN".

Adolphustown	....	....	....	1,230	....	....	....	....	1,230
Belleville	....	....	....	....	37,610	....	....	4,490	42,100
Deseronto	....	....	....	....	....	....	....	3,570	3,570
Trenton	....	....	....	....	360	....	....	....	360
	....	....	....	1,230	37,970	....	....	8,060	47,260

Montant total dépensé, $5,123.14. Coût par verge cube, $10\frac{5}{6}$ cts.

ETAT indiquant les matières enlevées à différents endroits, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "ST. LOUIS".

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
	v. c	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.
Rivière St-François. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	630	26,800	. . .	. . .	27,430

Montant total dépensé, $4,273.35. Coût par verge cube, 15$\frac{4}{7}$ cts.

DRAGUEUR "N° 9".

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
Rivière Kaministiquia.	13,700	2,200	. . .	68,000	. . .	62,550	. . .	. . .	146,450

Montant total dépensé, $9,849.47. Coût par verge cube, 6$\frac{13}{18}$ cts.

DRAGUEUR DES CHEMINS DE FER ET CANAUX "N° 1".

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
Ile Gros Bois.	. . .	. . .	. . .	2,750	. . .	. . .	. . .	. . .	2,750
Boucherville.	100	. . .	. . .	1,600	. . .	. . .	. . .	. . .	3,100
Varennes	. . .	. . .	700	6,860	. . .	1,400	. . .	. .	7,560
St. Johns.	14,640	940	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	15,580
	14,740	940	700	11,210	. . .	1,400	. . .	. . .	28,990

Montant total dépensé, $5,615.36. Coût par verge cube, 19$\frac{3}{8}$ cts.

DRAGUEUR "N° 8".

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
Kingston.	2,740	440	. . .	135,280	. . .	. . .	. . .	.	138,460

Montant total dépensé, $13,754.91. Coût par verge cube, 9$\frac{15}{16}$ cts.

DRAGUEUR "NITHSDALE".

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
St. Jean des Chaillons.	2,455	. . .	. . .	1,380	. . .	. . .	. . .	. . .	3,835
St. Nicholas.	. . .	. . .	900	900	. . .	. . .	. . .	. . .	1,800
St. Michel.	. . .	100	. . .	. . .	14,215	. . .	420	. . .	14,735
	2,455	100	900	2,280	14,215	. . .	420	. . .	20,370

Montant total dépensé, $10,021.34. Coût par verge cube, 49$\frac{1}{5}$ cts.

ETAT indiquant les matières enlevées à différents endroits, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "N° 6" (Entrepreneur).

Location.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.
Coteau Landing......	.....	....	575	29,600	14,875	22,575	....	...	67,625

Montant total dépensé, $8,458. Coût par verge cube, $12\frac{1}{2}$ cts.

DRAGUEUR "LITTLE GIANT" (Entrepreneur).

Location.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
Chateauguay..........	380	200	......	7,910	....	8,160	. ...		16,650
Hawkesbury..........	3,070	470	390	1,600	....	8,620	....	. .	14,150
	3,450	670	390	9,510	....	16,780	....	......	30,800

Montant total dépensé, $8,843.25. Coût par verge cube, $29\frac{1}{30}$ cts.

DRAGUEUR "T. F. M. N° 1" (Entrepreneur).

Location.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
Laprairie....	1,575	....	....	31,225	5,325	....	......	......	38,125
Papineauville.........	......	....	....	3,400	....	.. ....	....	......	3,400
Rockland	.. .	....	....	3,750	....	....	.. ..	......	3,750
	1,575	....	....	38,375	5,325	....	....	.....	45,275

Montant total dépensé $9,335.88. Coût par verge cube, $20\frac{5}{8}$ cts.

DRAGUEUR "ARTHUR" (Entrepreneur).

Location.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
Rivière Kaministiquia	.....	....	....	3,447	....	1,000	....	......	4,447

Montant total dépensé, $712.25. Coût par verge cube, 16 cts.

ARRACHE-PIERRES.

Classification des arraches-pierres employés par le ministère durant l'année fiscale 1898-99.

Nom de l'arrache-pierres.	Localité.	Période de l'emploi.	Dépenses. $ cts.	Nature de l'ouvrage.
"Twin"......	Pointe-aux-Trembles (en bas)	Du 2 au 18 juillet 1898.	86 85	Enlever des cailloux du chenal des bateaux à vap. ainsi que du quai.
"Ste-Croix"..	" " ..	9 juill. au 22 août 1898.	562 75	" "
"No. 1".....	Saint-Jean-des-Chaillons.....	2 juill. au 10 août 1898.	313 45	Enlever des cailloux du chenal en face de la cour à briques du quai.
"Twin".....	Cap-Santé..................	20 juill. au 27 sept. 1898	572 49	Enlever des cailloux du quai et du chenal des bateaux à vapeur.
"Ste-Croix"..	Saint-Antoine de Tilly......	25 août au 25 sept. 1898	591 80	" "

PROVINCE DE MANITOBA.

DRAGUEUR "WINNIPEG."

Dragage à l'embouchure de la rivière Rouge, lac Winnipeg et à West Slough, Selkirk, Manitoba.

On commença en 1884 a faire du dragage à travers une barre de sable à l'embouchure de la rivière Rouge, lac Winnipeg, afin de procurer aux vaisseaux une navigation non interrompre sur le lac, et de developper ainsi les industries naissantes que se sont établis sur le lac Winnipeg. Depuis 1884, les travaux de creusage ont été poursuivis d'année en année. Avant 1893, on n'avait fait des opérations de dragage qu'à l'embouchure du chenal de l'ouest. A cause des inondations de 1893, on dut cesser les opérations dans le chenal de l'ouest et on fit des travaux dans celui de l'est. Les travaux faits dans le chenal de l'ouest ne sont pas cependant inutiles, car ils ont eu pour effet de donner un caractère de permanence à la navigation, tandis qu'avant 1893 la barre de sable à l'entrée du chenal de l'est n'aurait pas pu être percée à moins de trois saisons de creusage. Par suite du malheureux accident arrivé au remorquer *sir Hector*—son cylindre s'étant brisé—on ne fit sur le lac aucuns travaux de dragage du mois de juin 1898, au mois de juin 1899.

Un nouveau cylindre a été acheté de MM. Norman et Evans (Pound Manufacturing Co.), de Lockport, N.Y., les propriétaires de toutes les patentes, etc. La compagnie fut malheureuse dans le coulage de son cylindre ; il s'y produisit des fissures qu'on ne découvrit qu'au moment où l'ouvrage était à peu près terminé. Cela a été cause de délais aussi regrettables qu'inattendus.

Le dragueur ne put être mis en opération que le 16 août. La saison était trop avancée pour faire dans le lac des travaux de quelque utilité. Le dragueur fut en conséquence mis en opération le 16 août 1898, dans le bourbier de l'ouest, près de Selkirk, où il fallait faire des améliorations générales. Cet ouvrage a été fait d'une manière satisfaisante ; le bourbier a été creusé a une profondeur d'eau suffisante pour toutes les fins de la navigation, et pour donner à la flotte du lac et aux dragueurs un abri sûr durant l'hiver. Ce bourbier est le seul endroit où les bateaux à vapeur, les dragueurs, etc., peuvent trouver un havre sur contre les dégels et le mouvement des glaces le printemps. Le creusage du bourbier a cessé le 4 octobre. En tenant compte du mauvais temps, on peut dire que l'ouvrage a été fait d'une manière satisfaisante. Le dragueur a été conduit à l'embouchure de la rivière pour y commencer les opérations le 29 mai 1899. Des pieux furent enfoncés et solidement attachés ensemble ; la barge à charbon y fut amarrée et le dragueur fut à son tour amarré à celle-ci durant la nuit. On fît des sondages sur toute la longueur du chenal le 31 mai, et on le trouva en excellente condition ; on y constata pas moins de 9 pieds d'eau de profondeur et une largeur moyenne de 300 pieds. Le niveau du lac était de 1 pied et 1 pouce au-dessus de la plus basse eau. Le dragueur commença ses opérations au coude du chenal et les continua d'une manière satisfaisante jusqu'à la fin de l'exercice au 30 juin 1899. Le montant total de matières enlevées a été de 41,940 verges cubes. On dépensa $10,-452.36, ce qui fait une moyenne de 24:94 centins par verge cube. Il ne faut pas oublier que le coût du dragage par verge cube a été considérablement augmentée par le fait que le cylindre du remorqueur s'est brisé, et qu'il a fallu dépenser une gros montant pour le remplacer. Le commerce qui se fait sur le lac, c'est-à-dire le commerce de bois, de dormants, de bois de corde, de poisson, etc., augmente sans cesse.

DRAGAGE—MANITOBA.

CLASSIFICATION des dépenses du dragueur *Winnipeg* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	631 00	633 00	625 00	494 28	370 50	278 50	210 25	195 00	233 75	425 52	707 97	625 00	5,429 77
Charbon	.....	561 40	.....	422 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	889 41	1,873 61
Bois	15 00	.....	7 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 00
Comestibles	131 66	150 48	143 52	62 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 77	200 31	749 64
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	440 04	440 04
Équipement	26 90	106 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54 47	187 69
Réparations	50 55	592 05 133 63	13 75	116 78	154 10	162 61	96 93	177 35	67 42	256 32	326 23	110 19	2,257 91
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévues	33 38	34 97	56 59	63 84	.....	14 76	.....	.....	0 60	31 97	81 59	24 00	341 70
Totaux	888 49	2,211 85	845 86	1,160 60	524 60	455 87	307 18	372 35	301 77	713 81	1,176 56	2,343 42	11,302 36
Frais d'exploitation	837 94	1,486 17	832 11	1,043 82	370 50	293 26	210 25	195 00	234 35	457 49	850 33	2 233 23	9,044 45
Rép. ordinaires	50 55	133 63	13 75	116 78	154 10	162 61	96 93	177 35	67 42	256 32	326 23	110 19	1,665 86
" extraordinaires	.....	592 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	592 05
Totaux	888 49	2,211 85	845 86	1,160 60	524 60	455 87	307 18	372 35	301 77	713 81	1,176 56	2,343 42	11,302 36

Pour avoir le prix exact par verge cube il faut déduire du grand total $850 employés à la reconstruction du remorqueur *Victoria*.

ETAT indiquant la quantité de matériaux enlevés à chaque endroit, le montant total dépensé sur chaque dragueur et la dépense moyenne par verge cube, durant l'exercice de 1898-99

LOCALITÉ.	Totaux.
	v. c.
Bourbier de l'ouest à Selkirk	27,540
Embranchement de la Rivière Rouge, chenal de l'ouest, lac Winnipeg	14,400
Total	41,940

Dépenses totales durant l'année fiscale 1890-99 : $10,452.36. Montant moyen dépensé par verges cubes : 24.96 centins.

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

DRAGAGE, HAVRE DE NANAÏMO.

Le havre de Nanaïmo, sur la côte orientale de l'Ile Vancouver et du détroit de Géorgie, est un port très important à cause des houillères qui se trouvent dans le voisinage; de grandes quantités de houille sont expédiées d'ici sur tous les points de la côte du Pacifique.

On peut considérer ce port comme étant renfermé dans les terres. L'entrée, qui donne sur la côte est, est protégée contre les grosses mers et les vents venant de ce côté par Sharp Point sur l'île Vancouver et par l'île Gabriola, au nord, les îles Newcastle et Protection la garantissent contre les rafales du nord et du nord-est.

Un passage étroit entre les îles Vancouver et Newcastle conduit du nord du havre à la baie du Départ, une distance de 4½ milles, où il y a plusieurs quais à houille ; mais il n'est navigable que pour les bâtiments légers. L'entrée de la baie du Départ pour les navires se trouve au nord de l'île Newcastle.

La rivière Nanaïmo se déverse au sud du port dans un bas fond marécageux qui s'étend entre les quais de la "New Vancouver Coal Company" et Sharp Point. Ce marécage envahirait sans doute une plus grande étendue du port, n'étaient les effets puissants de la marée dont le flux et le reflux balaient les dépôts à mesure qu'ils se forment.

Le chenal ou passage du sud est l'entrée du port qui conduit aux entrepôts de chargement de la "New Vancouver Coal Mining and Land Company" (à responsabilité limitée), les plus grands producteurs et exportateurs de houille de la Colombie Anglaise. Les opérations de cette compagnie s'étendent dans toutes les directions à des profondeurs de 800 à 1,000 pieds, sous le port de Nanaïmo en allant du côté de l'île Protection et sous l'emplacement du marécage, vers Sharp Point. Ces houillères à partir du nouveau puits creusé dernièrement à la Pointe Gallows, île Protection, rejoindront bientôt celles de l'Esplanade situées au sud des quais de la compagnie. La production annuelle de la compagnie, tant pour l'exportation que pour la consommation locale, s'élève à 500,000 tonnes, dont la valeur sur le marché est de $2,000,000.

Le chenal ou passage du sud s'est beaucoup rétréci depuis 1872 par suite des dépôts charroyés des rivières Nanaïmo et Chase. Les navires qui arrivent sur lest pour charger aux quais de la compagnie entrent par le chenal du nord et se mettent

à l'ancre au nord et à l'ouest de Middle Bank, où ils attendent leur tour pour décharger sur le quai de lest, puis pour prendre leurs chargements de houille. Une fois chargés, ils sont remorqués en suivant le chenal du sud jusqu'à la mer.

S'il arrive qu'il n'y a pas de place libre quand les steamers viennent faire du charbon, les navires en chargement sont halés en avant des quais entre Nichol-Rock et la bouée, à l'extrémité sud de Middle Bank, où ils sont exposés aux vents violents et dangereux qui soufflent de "Mud Flats" et du côté opposé en bas du passage conduisant à la baie du Départ.

Un grand nombre de navires à vapeur et à voiles, qui entrent dans le port de Nanaïmo, sont d'un fort tonnage, ayant sur charge un tirant d'eau de 20 à 30 pieds. Ces navires courent grand risque d'échouer, surtout les voiliers, pendant le remorquage, quand ils quittent les quais de la compagnie et aussi à cause des bancs qui se trouvent à l'est des quais. Les caboteurs d'un faible tonnage, en arrivant aux quais et en les quittant, éprouvent beaucoup de difficultés et courent de grands dangers à cause des rochers "Beacon et Carpenter," qui se trouvent au nord des quais à environ 700 pieds du rivage.

Les travaux qui devraient être entrepris en plus de ceux qui ont déjà été exécutés pour baisser à 16 pieds le Rocher Nichol, niveau moyen de la mer basse, des grandes marées et qui ont coûté environ $4,000 sont les suivants: 1° Les améliorations nécessaires pour procurer une navigation sûre aux gros navires qui viennent aux quais de la compagnie. 2° Les dragages compémentaires qui peuvent être nécessaires pour assurer la sécurité des navires plus légers qui viennent aux quais de la ville.

Ainsi qu'il a été constaté, les navires arrivant sur lest entrent dans le port par le chenal du sud, se mettent à l'ancre et s'avancent graduellement jusqu'à ce qu'ils aient leur tour pour charger. Cela peut être fait sans beaucoup de danger de toucher ou d'échouer, à présent que la profondeur d'eau qui couvre le Rocher Nichol est de 16 pieds, à mer basse moyenne des grandes marées. Le Middle Bank constitue bien un danger possible, mais son enlèvement est hors de question pour le présent, à cause de sa grande étendue.

Les améliorations qui devraient être faites tout d'abord sont donc celles dont la nécessité se fait sentir dans le voisinage immédiat des quais et de là vers la mer, par le passage du sud. Le roc étant à la surface du fond en avant des quais, à une profondeur de 26 pieds, à mer basse des grandes marées, la profondeur de 30 pieds ne pourrait être obtenue dans cette localité qu'à des frais considérables. Les améliorations à faire pour le présent doivent donc se réduire à donner par le dragage une profondeur (minimum) de 26 pieds en avant des quais et de 28 à 30 pieds au plus à marée basse, niveau des grandes marées sur la partie du chenal du sud qui se trouve à l'est des quais.

En 1898-99, on a fait dans le havre de Nanaïmo du creusage en face du quai appartenant à la cité et on a élargi le chenal du sud jusqu'à une profondeur de 30 pieds à eau basse.

Le dragueur *Mud Lark* est arrivé à Nanaïmo le 8 octobre 1898, puis comme il fut nécessaire de lui faire des réparations considérables, les opérations ne commencèrent que le 6 novembre. De cette date au 15 novembre on poursuivit le creusage en face du quai et 2,970 verges cubes de matériaux furent enlevées. Le dragueur alla ensuite au chenal du sud. A l'exception de courts intervalles durant lesquels on fit au dragueur des réparations minimes où durant lesquels il ne put fonctionner à cause du mauvais temps, les opérations se continuèrent jusqu'à la fin du mois, à laquelle date le dragueur fut conduit à la rivière Fraser. Durant cette période, 449 charges de chaland, consistant surtout en sable, ou 60,615 verges cubes de matériaux ont été enlevées.

L'état ci-dessous indique en détails la manière dont le dragueur a employé son temps, le nombre d'heures employées au creusage, aux réparations, etc., ainsi que la quantité de matières enlevées et la quantité de combustible dépensée :

Heures de travail		2,060
Heures de dragage	1,101	
" pour réparations	566	
" pour désemparer le dragueur avant de changer de localité	18	
" pour se transporter d'un endroit à un autre	12	
" pour préparer le dragueur à fonctionner	90	
" pour le charger de charbon	102	
" pour l'approvisionnement d'eau	22	
" pour diverses autres opérations, telles que le nettoyer, etc.	149	
		2,060
Nombre de charges de chaland de matières enlevées		449
Nombre de verges cubes de matières enlevées		60,615

La dépense pour la dernière année fiscale, se répartit comme suit:

Gages	$5,578 55
Matériel	850 63
Equipement	629 18
Remorquage	50 00
Charbon	1,351 47
Approvisionnement	1,274 01
Eau	31 00
Dépenses imprévues	144 75
	$9,909 59

Le montant de $15,000 voté pour du dragage dans la Colombie Anglaise a été employé (1) pour couvrir les opérations du *Samson* sur la rivière Fraser, (2) pour le fonctionnement du dragueur *Mud Lark,* excepté durant la période de ses opérations dans le havre de Nanaimo, et (3) pour construire un barrage dans la rivière Colombie entre les lacs Arrows, en vue d'augmenter la profondeur de l'eau à Swift Water Ripple. A ce montant, il faut ajouter $1,900 qui a été chargé mois par mois au ministère de la Marine et mis au crédit du service du dragage dans la Colombie-Britannique, pour le *Samson* qui a pris soin des bouées marquant le chenal à l'embouchure de la rivière Fraser. De sorte que le montant disponible durant l'exercice dernier a été de $16,980.

(1) Le *Samson*, rivière Fraser:—

Le *Samson* a été principalement employé à enlever des troncs d'arbres morts du chenal de la rivière Fraser entre son embouchure et Chilliwhack, y compris son bras nord et la rivière Pitt; il fit aussi des sondages et relevés hydrographiques dans le chenal entre New-Westminster et l'embouchure du chenal principal; enfin il indiqua le chenal à travers les bancs de sable à l'embouchure du Bras Nord et de la Passe du Canot.

Le *Samson* revint de la rivière Stikine le 20 octobre 1898, et fut de suite employé à ses anciennes opérations dans la rivière Fraser. Peu de temps après son arrivée à New-Westminster, le capitaine P. Wilson, qui en avait eu le commandement sur la rivière Stikine, fut remplacé par le capitaine C. H. DeBeck, qui entra en fonction le 22 octobre. Avant le retour du *Samson,* le chaland qui avait été remorqué par un vapeur loué, fut employé à transporter les troncs d'arbres, etc., qu'on avait enlevés de la rivière. Ce chaland avait été construit pour remplacer le *Samson* quand celui-ci partit pour la Stikine.

L'état suivant indique le nombre d'heures durant lesquelles le *Samson* a été employé dans différents services du 21 octobre 1890 au 30 juin 1899:—

Du 21 octobre 1890 au 30 juin 1899, à l'exception des dimanches et jours de fêtes, il travailla durant 214 jours ou 2,140 heures.

	Heures.
Enlèvement des troncs d'arbres, nombre de troncs d'arbres enlevés, 223	282
Service de bouées	350
Réparations et peinturage	306
Sondage et relevés hydrographiques	68½
Enfoncement de poteaux	66
Inspection, réparations et peinturage des échelles de marée	79
Réparations de la passerelle de l'observatoire	10
Réparations de l'estacade d'hiver	23
Enlèvement de piquets	34
Préparations pour commencer les opérations	50
Interruptions à cause de la glace	40
Tirer des poteaux pour W. A. Gilby	25
Pour la bouilloire de *l'Edgar* et celle du *Vulcan*	10
Enlever un poteau cassé du débarcadère de la traverse	15
Améliorations de la rivière Fraser	189
Diverses opérations, telles qu'expédier des approvisionnements, prendre de l'eau et du charbon, etc	592½
	2,140

Sous vapeur	1,570¾ heures
Charbon consumé	317,600 livres
Bois consumé	57½ cordes

Le montant dépensé se répartit comme suit:—

Gages	$5,258 28
Approvisionnements	1,508 83
Equipement	164 46
Matériaux	1,159 24
Bois et charbon	643 00
Louage d'un remorqueur	584 00
Service de l'eau	30 00
Dépenses imprévues	75 53
Total	$9,423 34

(2) Dragueur *Mud Lark*:—

Au commencement de l'exercice 1898-99, le dragueur *Mud Lark* a été employé sur la rivière Fraser, à enlever des barres de sable, etc., à différents endroits, jusqu'au 1er septembre 1898. Durant cette période de 52 jours de travail, 20,450 verges cubes de sable ont été enlevées, dont 18,300 verges cubes ont été déposées sur le bord de la rivière, et 2,160 verges cubes ont été transportées ailleurs dans des chalands. On fit des préparatifs pour transporter le dragueur à False Creek, dans le havre de Vancouver, le 1er septembre 1898, et le 8 du même mois, les opérations à ce dernier endroit commencèrent. Les travaux furent terminés le 5 octobre. Durant cette période, 19,260 verges cubes de matériaux ont été enlevées; 8,325 verges cubes furent lancées pardessus le bord de la rivière, et le reste, 10,935 verges cubes ont été tronsportées à eau profonde. Le montant dépensé pour ce service se répartit comme suit:—

Gages	$2,108 91
Matériel	325 99
Equipement	34 55
Approvisionnements	691 21
Charbon	469 05
Eau	55 00
Louage d'un remorqueur	80 09
Dépenses imprévues	64 75
Total	$3,829 46

(3) Dragage de la rivière Colombie à Cariboo City:—

On a dépensé $1,991.43, pour construire un barrage dans la rivière Colombie, à Cariboo City, dans le but de creuser le chenal.

Le montant dépensé se répartit comme suit:—

Gages	$1,298 25
Matériaux	693 18
Total	$1,991 43

(4) Dragage, C.-B., généralement :—

Le montant dépensé pour ce service se répartit comme suit:—

Examen des dragueurs	$ 232 50
Gages sur le remorqueur *Princess*	330 00
Approvisionnements " "	34 26
Relevés hydrographiques à Alberni	156 15
Soin du matériel de dragage, rivière Somas	7 00
Enlever des troncs d'arbres de la rivière Nicomekl	294 25
Approvisionnements pour les ouvrages ci-dessus	12 80
Déchargement du charbon	26 25
Quaiage à Wrangel	10 90
Pension à Cariboo City	8 50
Total	$1,112 61

Réparations des dragueurs, Colombie Britannique.—Montant voté, $2,000.

(*a*) Le *Samson*:—

Durant l'hiver on fit au *Samson* les réparations jugées nécessaires à son retour de la rivière Stickine. Ces réparations ont été faites au pont, au planchéiage, etc. La chambre sur le pont supérieur a été agrandie de neuf pieds et les conditions hygiéniques du bateau ont été améliorées. Le tout coûta $1,121.24; les réparations ordinaires ne coûtèrent que $123.68.

(*b*) Dragueur *Mud Lark*:—

En outre des réparations ordinaires faites au remorqueur *Mud Lark* durant la dernière année fiscale, on a renouvelé son ancre et on l'a pourvu d'une nouvelle cuiller. Les réparations ordinaires coûtèrent $217.02, et le reste coûta $534.31.

MATERIEL DE DRAGAGE.

Ce qui suit est une description sommaire du matériel de dragage possédé et exploité par le ministère des Travaux publics dans les différentes parties du Canada.

PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur ascenseur propulseur *Saint-Laurent* (coque en fer)—

Longueur totale	175 pieds.
Largeur	30 "
Tirant d'eau lorsque chargé (en arrière)	13·5 "
" " (en avant)	8·5 "
La plus petite profondeur où il puisse opérer (échelle de 32 seaux lâchee 30 pieds de la proue)	8·5 "
Plus grande profondeur où il puisse opérer (échelle lâchée 42 pieds de la proue)	28.0 "
Capacité des godets pour déblais	350 verges cubes.
Vitesse (non chargé)	6 à 7 milles à l'heure.
" (lorsque chargé)	3 à 4 "
Quantité moyenne de dragage dans matière dure	350 à 700 verges cubes.
" " terre ordinaire	850 à 1,000 "
" " terre molle	1,050 à 1,400 "

Le dragueur ascenseur propulseur *Canada* (coques en fer)—

Longueur totale	130 pieds.
Largeur	20 "
Tirant quand chargé (en arrière)	11·5 "
" " (en avant)	7·0 "
Plus petite profondeur d'opération	7·0 "
Plus grande profondeur d'opération (échelle de 24 seaux)	16·0 "
Capacité des godets	90 verges cubes.
Vitesse (non chargée et nouvellement peint)	6 à 7 milles à l'heure.
" (chargée)	3 à 4 "
Quantité journalière de dragage (fond dur)	180 à 290 verges cubes.
" " (matière ordinaire)	180 à 360 "
" " (matière molle)	360 à 450 "

Le dragueur à cuillère *New Dominion* (coque en bois)—

Longueur en tout	90 pieds.
Largeur	28 "
Tirant	$5\frac{1}{2}$ "
Plus grande profondeur d'opération	21 "
Quantité journalière de dragage en matière dure	320 verges cubes.
" " " ordinaire	450 "
" " " molle	600 à 700 "
Nombre de chalans de dragage ou barges employés	4.

Le dragueur à cuillère *Prince Edward* (coque en bois)—

Longueur	80 pieds.
Largeur	28 "
Tirant	6 "
Plus grande profondeur d'opération	20 "
Quantité journalière de dragage en matière dure	350 verges cubes.
" " " ordinaire	500 "
" " " molle	600 à 700 "
Nombre de chalans de dragage	3.

Le dragueur à cuillère *George McKenzie* (coque en bois)—

Longueur	90 pieds.
Largeur	28 "
Tirant	5 "
Plus grande profondeur d'opération	22 "
Moyenne journalière de dragage en matière dure	350 verges cubes.
" " " ordinaire	500 "
" " " molle	600 "

Le dragueur à cuillère *Cape Breton* (coque en acier)—

Longueur	91 pieds.
Largeur	36 "
Tirant	$7\frac{1}{2}$ "
Plus grande profondeur d'opération	34 "
Moyenne journalière de dragage en matière dure	1,000 verges cubes.
" " " ordinaire	1,500 "
" " " molle	2,000 "
Nombre de barges employées (acier) chacune d'une capacité de 210 verges cubes	2.

Un arrache-pierres avec chaudière, machine à vapeur et gros grappins.

N.-B.—Le service des remorqueurs fut fait par des remorqueurs loués dans les provinces maritimes.

Chenal des navires, Fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal.

Le dragueur ascenseur *Laurier* (coque en bois)—

Longueur totale	168·0 pieds.
Largeur	32·0 "
Profondeur de la cale	14·0 "
Tirant moyen	10·5 "
Plus grande profondeur d'opération	42·5 "
Moyenne journalière de dragage dans la glaise dure	1,740 verges cubes.
" " " terre ordinaire	3,000 "
" " " glaise molle (lac Saint-Pierre)	4,000 "

Le dragueur ascenseur *Laval* (coque en bois ; petits seaux)—

Longueur totale	150·0 pieds.
Largeur	30·0 "
Profondeur de la cale	14·0 "
Tirant moyen	11·0 "
Plus grande profondeur d'opération	43·5 "
Moyenne journalière du dragage en matière dure	400 verges cubes.
" " " glaise ordiuaire	2,000 "

Les dragueurs ascenseurs nos 11 et 12 (coques en bois)—
Longueur totale........ 137·0 pieds.
Largeur .... 29.5 "
Profondeur de la cale........ 11·0 "
Tirant moyen........ 8·5 "
Plus grande profondeur d'opération........ 38.0 "
Moyenne journalière de dragage en matière dure........ 200 verges cubes.
" " " glaise ordinaire........ 2,000 "

Le dragueur ascenseur n° 8 (coque en bois)—
Longueur totale........ 137·0 pieds.
Largeur........ 29·6 "
Profondeur de la cale........ 11·0 "
Tirant moyen........ 8·6 "
Plus grande profondeur d'opération (échelle à rang courte)........ 27·0 "
Moyenne journalière de dragage, matière dure .... 200 verges cubes.
" " " glaise molle........ 1,800 "
" " " glaise ordinaire .... 1,200 "

L'arrache-pierres n° 2 (coque en bois)—
Longueur totale........ 80·0 pieds.
Largeur .... 25·0 "
Profondeur de la cale .... 7 0 "
Profondeur du puits........ 22 x 10·0 "

Quatorze chalans de dragage—dimensions et capacité comme suit :—

N° des chalans.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de la cale.	Capacité.
1........	60 pieds.	16 pieds.	6½ pieds.	60 vgs cubes.
7........	80 "	16 "	7 "	75 "
2........	84 "	20 "	8 "	150 "
2........	90 "	18 "	7 "	150 "
2........	95 "	23 "	8½ "	200 "

La barge à charbon *Caroline*—
Longueur totale .... 103·7 pieds.
Largeur .... 22·5 "
Profondeur de la cale .... 8·3 "
Capacité........ 250 tonnes.

La barge à charbon *Waverly*—
Longueur totale .... 100·0 pieds.
Largeur .... 20·9 "
Profondeur de la cale .... 7·1 "
Capacité........ 250 tonnes.

Le chalan n° 1—
Longueur totale........ 80·0 pieds.
Largeur........ 16·0 "
Profondeur de la cale .... 4·5 "
Capacité........ 90 tonnes.

Le chalan à charbon n° 2—
Longueur totale .... 54·0 pieds.
Largeur........ 18·0 "
Profondeur de la cale........ 4·0 "
Capacité .... 60 tonnes.

Le chalan de sondage—
Longueur totale .... 60·0 pieds.
Largeur........ 25·0 "
Profondeur de la cale .... 4·5 "

Le chalan à treuil n° 1—
Longueur totale........ 54·0 pieds.
Largeur........ 19·0 "
Profondeur de la cale .... 4·0 "

Le chalan à treuil n° 2—
Longueur totale........ 50·0 pieds.
Largeur .... 19·0 "
Profondeur de la cale .... 4·0 "

Le matériel de dragage ci-dessus du chenal des navires était accompagné en 1897-98 des remorqueurs *John Pratt, St. James, St. Francis, C. J. Bridges, W. J. Parsons, Cartier, St. Jean d'Iberville* et *Emilia.*

QUÉBEC ET ONTARIO.

Le dragueur ascenseur n° 9 (coque en bois)—

Longueur	137·0 pieds.
Largeur	29·0 "
Profondeur de la cale	11·0 "
Tirant d'eau	9·0 "
Plus grande profondeur d'opération	36·0 "
Moyenne journalière de dragage, matière dure	200 verges cubes.
" " " molle	2,000 "

Ce dragueur, accompagné du remorqueur *Delisle* avec deux chalans de dragage d'une capacité de 80 verges cubes chacun.

Le dragueur à cuillère *Queen* (coque en bois)—

Longueur	65·3 pieds.
Largeur	25·0 "
Profondeur de la cale	5·0 "
Tirant d'eau	3·0 "
Plus grande capacité d'opération	16·0 "
Moyenne journalière de dragage, matière dure	200 verges cubes.
" " " ferme	400 "
" " " molle	600 "

Ce dragueur, acccompagné du remorqueur *Ottawa*, avec deux chalans de dragage d'une capacité de 60 verges cubes chacun.

Le dragueur à cuillère *Nipissing* (coque en bois)—

Longueur	70·0 pieds.
Largeur	25·0 "
Profondeur de la cale	6·0 "
Tirant d'eau	4·5 "
Plus graude profondeur d'opération	20·0 "
Moyenne journalière de dragage—tuf, etc	200 verges cubes.
" " glaise dure	500 "
" " " molle et sable	800 "

Dragueur accompagné du remorqueur *Saint-Paul* et deux chalans de dragage d'une capacité de 75 verges.

Le dragueur à cuillère *Ontario*, (coque en bois)—

Longueur	71·0 pieds.
Largeur	25·0 "
Profondeur de la cale	6·0 "
Tirant d'eau	4·5 "
Plus grande profondeur d'opération	20·0 "
Moyenne journalière de dragage – matière dure	300 verges cubes.
" " " ordinaire	500 "
" " glaise molle et sable fin	800 "

Dragueur accompagné du remorqueur *Sir John* avec deux chalans de dragage d'une capacité de 60 verges cubes.

Le dragueur à cuillère *Challenge*, coque en bois—

Longueur	70·5 pieds.
Largeur	25·0 "
Profondeur de la cale	6·0 "
Tirant	4·5 "
Plus grande profondeur d'opération	21·0 "
Moyenne journalière de dragage—matière dure	300 verges cubes.
" " terre ordinaire	500 "
" " glaise molle et sable fin	800 "

Dragueur accompagné du remorqueur *Trudeau* avec deux chalans d'une capacité de 60 verges cubes.

Le dragueur à cuillère *Saint-Louis*, coque en bois—

Longueur	50·0 pieds.
Largeur	14·0 "
Profondeur de la cale	4·0 "
Tirant	2·5 "
Plus grande profondeur d'opération	12·0 "
Moyenne journalière de dragage dans le tuf, etc	50 verges cubes.
" " matière molle	300 "

Dragueur accompagné du remorqueur *Daisy* avec deux chalans de dragage d'une capacité de 30 verges cubes ; ce matériel n'est employé que pour le creusage léger.

Un arrache-pierres (jumelles) genre catamaran—

Longueur de chaque coque en bois	42·0 pieds.
Largeur	8·5 "
Profondeur de la cale	3·0 "
Tirant	1·0 "
Distance entre les coques	7·0 "

Un chalan en bois pour réserve de charbon pour le matériel de dragage de Q. et O.—

Longueur	59·0 pieds.
Largeur	17·0 "
Profondeur de la cale	8·3 "
Tirant (chargé)	6·0 "
Capacité	100 tonnes.

PROVINCE DE MANITOBA.

Le dragueur à cuillère *Winnipeg* (coque en bois)—

Longueur	71·0 pieds.
Largeur	25·0 "
Profondeur de la cale	6·0 "
Tirant	4·5 "
Plus grande profondeur d'opération	20·0 "
Moyenne journalière de dragage (matière dure)	300 verges cubes.
" " (terre ordinaire)	500 "
" " (terre molle et sable)	800 "

Dragueur accompagné du remorqueur *Sir Hector* avec deux chalans d'une capacité de 60 verges cubes et une barge à charbon.

Le dragueur *Priestman.*

Le steamer *Victoria.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le dragueur à cuillère *Mud Lark* (coque en bois)—

Longueur	90·0 pieds.
Largeur	30·0 "
Profondeur de la cale	7·9 "
Tirant	4·6 "
Plus grande profondeur d'opération	40·0 "
Moyenne journalière de dragage dans le tuf et gravier et roches	300 à 400 verges cubes.
" " terre moyenne	500 à 600 "
" " matière molle, vase, etc	800 "

Le dragueur *Mud Lark* accompagné du remorqueur *Princess* et trois chalans de dragage.

Le dragueur propulseur à roue de poupe *Muskrat* (en forme d'écaille d'huître)—

Longueur	60·0 pieds.
Largeur	30·0 "
Profondeur de la cale	3·3 "
Tirant	1·7 "
Moyenne journalière de dragage dans le gravier, etc., la seule matière dans laquelle il a opéré jusqu'à présent	300 verges cubes.

Le *Muskrat* travaille accompagné de deux chalans.

Le bateau (snag-boat) *Samson* et un chalan.

Le chalan (snagging scow) construit pour être employé sur la rivière Fraser pendant que le *Samson* opérait sur la Stikine.

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir : le bassin de Lorne, à Lévis, dans la province de Québec; celui de Kingston, dans la province d'Ontario et celui d'Esquimalt, près de la ville de Victoria, dans la Colombie-Britannique.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

La cité de Lévis est située sur la côte sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la ville de Québec.

Construction.—En 1878 la construction d'un bassin de radoub fut commencée par la commission du havre de Québec à Saint-Joseph de Lévis ou Lauzon, village situé à deux milles en aval de la ville de Lévis. Les sommes nécessaires pour la continuation de ces travaux furent prêtées aux commissaires du havre de Québec par le gouvernement fédéral en vertu de l'acte 38 Victoria, chapitre 56, sanctionné le 8 avril 1875.

Le bassin fut terminé en 1888 au coût de $910,000.

L'entier contrôle ainsi que l'administration du bassin est assumé par le gouvernement fédéral et il passa au nombre des travaux publics du Canada en vertu de l'acte 50 Vic., chap. 6, approuvé le 22 mai 1888, ce qui releva les commissaires du havre de Québec de toutes obligations de rendre au gouvernement du Canada les sommes avancées pour la construction de ce bassin ou de payer tout intérêt accru sur icelles.

Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire ; sa longueur est de 445 pieds et sa largeur de 100 pieds au couronnement et 73 pieds au fond avec une extremité cintrée de 31 pieds de rayons. Deux retraites carrées de 19 pieds chacune et placés de chaque côté forment le sommet des glissoires à bois et des escaliers qui sont placés deux à deux, l'un contre l'autre, aux deux extrémités.

La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du bateau-porte est de 8 pieds, ce qui fait 484 pieds pour la longueur du bassin en dedans de la paroi du croissement du bateau-porte.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ pieds à la marée haute des grandes mers et 20½ pieds à la marée haute des mers ordinaires.

La largeur de l'entrée est de 62 pieds et le bassin est fermé par une porte de fer à cloisons tournant sur des rouleaux manœuvrée par des machines à vapeur auxiliaires à haute pression ayant une force de 34 chevaux. Ces machines actionnent aussi une petite pompe de 900 gallons par minute qui est employée à l'assèchement du bassin.

Les principales pompes, au nombre de deux, sont du type ordinaire de pompes aspirantes avec un diamètre de 4 pieds, une course de 5 pieds et une décharge de 14,000 gallons par minute.

Elles sont actionnées par deux machines à jet condensé, ayant des cylindres de 27½ pouces de diamètre avec une course de piston de 3 pieds et une force de 400 chevaux.

La vapeur est fournie par trois chaudières tubulaires de 14·10 pieds de long par 6 pieds de diamètre.

Le bassin proprement dit est construit en gros blocs de pierre calcaire de Terrebonne, joints entre eux avec un mortier au ciment de Portland. Il est éclairé la nuit par 12 lampes à arc alimentées par un dynamo Thomson et Houston, de sorte que les vaisseaux peuvent arriver en tout temps et que le travail peut être continué sans interruption.

L'état qui suit indique le nombre de vaisseaux entrés dans le bassin, le coût des réparations et de l'entretien, les sommes perçues durant chaque exercice depuis 1888, époque où le contrôle de ce bassin fut assumé par le gouvernement jusqu'à ce présent exercice. Sous l'en-tête de "réparations et améliorations" on a mis les sommes dépensées pour les ouvrages qui n'ont pas été faits par le personnel ordinaire du bassin. Le

coût des soins ordinaires et des menues réparations aux machines est toujours compris sous l'en-tête "entretien."

Exercice.	Nombre de vaisseaux.	Réparations et améliorations.	Entretien.	Revenu.	Remarques.
		$ c.	$ c.	$ c.	
1888-9..	3	....	4,965 67	2,349 60	Soin ordinaire et menues réparations.
1889-90.	3	2,194 90	9,331 74	17,498 99	Nettoyage, peinture et réparations des machines.
1890-1..	5	6,285 24	5,605 31	18,063 52	Poutres en fer placées sous les supp. des pompes principales afin de les renforcer et d'empêcher toute vibration ; peinturage des machines et réparations générales ; une quantité de gravier et de pierres enlevée d'un banc à l'entrée du bassin par un dragueur du ministère assisté d'un arrache-pierres.
1891-2.	3	4,981 35	8,298 76	4,384 97	Soupapes d'écluses des bateaux-porte et conduits souterrains enlevés, dérouillés et replacés ; intérieur des bateaux-porte recouvert et posage de deux couches d'enduits cimenté ; peinturage de l'extérieur des bateaux-porte ainsi que du pont mouvant et maçonnerie du bassin jointoyée, machine à vapeur des pompes auxiliaires et des chaudières entièrement réparées.
1892-3..	13	2,626 03	7,838 47	13,306 43	Trois couches de peinture à l'atelier et à la bâtisse des machines, replacer le bateau-porte après grattage du fond, du bas des côtés et des bouts, puis application de deux couches de peinture ; réparation du parement de bois afin de le joindre solidement aux murs d'intérieur et des côtés.
1893-4..	8	....	7,967 07	13,310 94	Construction d'une fondation en pierre pour hangar à charbon, mais hangar non terminé.
1894-5..	8	. . . ...	8,321 62	13,795 19	Hangar à charbon terminé ; soins ordinaires des machines.
1895-6..	8	... .	9,205 80	8,835 39	Cuve du bateau-porte et l'enfoncement nettoyés de tout sédiment, fond, côtés et bouts du bateau-porte dérouillés et application de deux couches de peinture.
1896-7..	7	....	7,718 88	12,346 57	Tête et côtés du bassin nivelés en arrière du couronnement et posage d'un canal ; 40 madriers et 130 étais de bois furent achetés.
1897-8..	7	....	6,148 32	19,839 97	Soins ordinaires et réparations des pompes des bateaux-porte.
1898-9..	8	....	7,235 88	13,786 09	
	72	46,088 52	82,637 52	137,517 66	

Durant l'exercice, les longrines du caisson du pont, ont été remplacés par des poutres en fer, ce qui coûta $260.75; le planchéiage du caisson et du pont ont été renouvelés au coût de $254.91. Huit cents pieds de boyaux, pour remplacer les anciens, jusqu'ici employés, ont été achetés ou prix de $703.95. Ces trois items doivent être imputés au compte de l'entretien. Le bassin de radoub a été tenu en excellent condition, et on a pris, comme d'habitude, soin de la machinerie.

D'après l'état ci-dessus ou verra que 65 vaisseaux sont entrés dans le bassin depuis qu'il fut terminé en 1888 et que le total des droits perçus jusqu'à la fin du dernier exercice est de $32,241.41, excédant sur toutes dépenses de réparations et d'entretien.

La somme de $7,235.88 pour dépenses d'ouvrage fait durant l'exercice peut être détaillée ainsi

Personnel	$3,846 76
Journaliers	685 26
Charbon, huile, chiffon, etc........................	2,703 86
Total	$7,235 88

La somme dépensée pour ce bassin est de $1,008,726.04 comprenant $910,000 pour la construction $98,772.04 pour l'entretien et les réparations.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Kingston est situé à la source du lac Ontario, à 172 milles ouest de Montréal; c'est un centre commercial important.

Construction.—En 1888 on commença la construction d'un bassin de radoub près du centre du port de Kingston; il fut complété en 1892, au coût de $461,097.72.

Ce bassin est construit en pierre à chaux posée au ciment; sa cour est spacieuse et il peut recevoir tout vaisseau qui passe par le canal Welland, la profondeur de l'eau sur la sablière est de 14½ pieds à eau basse, et 16½ pieds à eau haute.

Ce bassin est rectangulaire ; sa longueur est de 280 pieds à partir de la paroi inférieure au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, ce qui donne une distance de 290 pieds de la façade intérieure du bateau-porte au pied de l'escalier. Cette longueur s'augmente de 23 pieds en mettant le bateau-porte sur la ligne du tablier, soit de 313 pieds. La longueur au niveau du couronnement de l'extrémité postérieure du mur à aile au sommet de l'escalier est de 370 pieds. La largeur du bassin entre les murs au fond est de 47 pieds et au sommet 79 pieds, la profondeur, du sommet au couronnement au fond, est de 20 pieds 6 pouces, le rayon des radiers est de 193 pieds. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier avec 2½ pieds de large, 24 pieds de long sur 12 pieds de profondeur. Les blocs pour la quille s'étendent bout à bout sur toute la longueur du bassin à 5 pieds du centre; il y a aussi 32 ventrières placées à 10 pieds du centre.

Le bateau-porte a 59 pieds sur sa plus longue face et 57 sur sa plus courte, 13 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur. Il est actionné par un appareil à engrenage qui communique avec les machines auxiliaires dont il est question plus loin.

Les quatre grandes chaudières communiquent entre elles et sont pourvues de soupapes de contrôle en sorte qu'on peut en employer une ou plus au besoin. La longueur de l'enveloppe est de 14 pieds, chaque chaudière a 83 tubes de 3½ pouces de même longueur que l'enveloppe; diamètre, 5 pieds 6 pouces; épaisseur des plaques, ⅜ de pouce. La pression de la vapeur est de 100 livres par pouce carré.

La petite chaudière auxiliaire est du type tubulaire, l'enveloppe, de 9 pieds sur 4 pieds, est formée de plaques de tôle de ⅜ pouce par 18 pouces, avec des tubes de circulation. Cette chaudière économise de 50 à 75 pour 100 du combustible requis pour tenir la vapeur sous pression dans une des grandes chaudières destinées à l'usage général, quand les pompes principales ne sont pas en opération.

Les machines principales, au nombre de deux, sont du type vertical à haute pression, avec des cylindres de 18 par 18 pouces ; ces machines actionnent les pompes principales.

Les pompes principales sont du type centrifuge, ayant chacune une décharge de 20 pouces de diamètre et donnant ensemble un rendement total de 30,000 gallons par minute.

Les machines secondaires sont du type vertical à haute pression. Les deux cylindres ont 12 pouces par 12 pouces. Ces machines actionnent la pompe auxiliaire et le porte-bateau.

La pompe à feu a été construite par Knowles et Cie, de Boston; le cylindre à vapeur a 15 pouces par 21, et le cylindre à eau, 10 pouces par 21. Cette pompe peut aussi être employée pour remplacer la pompe centrifuge auxiliaire, si cette dernière venait à faire défaut.

La petite (*pony*) pompe à vapeur a deux cylindres de 6 pouces par 7; son cylindre à eau a 4 pouces par 7. Cette pompe sert à alimenter d'eau les chaudières ainsi qu'à l'arrosage ; elle a une capacité de 3,000 gallons par minute.

Une grande grue à vapeur est employée pour le levage en rapport avec les opérations et les réparations du bassin.

En dehors du bâtiment aux machines, lequel est en pierre et mesure 84 pieds sur 36 pieds, non compris la cheminée de 15 pieds sur 15 pieds de base, on a érigé une construction en bois, recouverte de métal, de 30 pieds sur 40 pieds, du côté sud de ce

bâtiment, pour l'emmagasinage du charbon. Toute la propriété du bassin de radoub est entourée d'une clôture de première classe de 868 pieds d'extension, avec portes sur les rues Gore et Union.

Durant l'exercice, le bassin de radoub a été maintenu dans une bonne condition de travail par les soins ordinaires donné aux machineries des pompes, porte-bateaux, grues, etc. Aucun travail nouveau n'a été entrepris.

Des lumières électriques et une boutique de charpentier de marine seraient nécessaires pour compléter l'équipement du bassin.

L'état suivant indique le nombre de vaisseaux entrés au bassin, le coût des réparations et d'entretien, et les sommes perçues durant chaque exercice depuis que le bassin est en opération jusqu'à présent, y compris l'exercice courant. Sous l'en-tête "réparations et améliorations" sont inscrites les sommes dépensées pour les ouvrages ou autres choses qui ne pourraient être faites par le personnel ordinaire du bassin. Le coût des soins ordinaires et des réparations faites aux machines est compris dans les dépenses "d'entretien".

Exercice.	Nombre de vaisseaux.	Réparations et améliorations.	Personnel et entretien.	Revenu.	Remarques.
		$ c.	$ c.	$ c.	
1891-2	21	442 33	4,978 90	2,105 70	Une grue mobile élevée dans la chambre de la machine, 32 billots de cale avec chaînes à haler furent mis en position.
1892-3	51	48,612 54	8,033 91	6,196 49	Une chaudière verticale de 4 pieds de diamètre par 9 pds de hauteur fut achetée. Une pompe à incendie transportée de l'étage supérieur à l'étage inférieur de la chambre des machines. Construction d'un hangar pour l'emmagasinage du charbon et d'une clôture en bois de 868 pieds de longueur autour de la propriété du bassin.
1893-4	44	782 97	6,607 46	7,453 01	Menues réparations.
1894-5	24	....	5,939 51	2,878 23	Peinturage de la grue à vapeur; pierres jointoyées au ciment de Portland. Menuiserie de la maison des machines repeinte.
1895-6	65	925 00	5,357 16	3,954 78	Remplacer les vieux tambours et les câbles par des roues à dents et des chaînes pour manœuvrer le bateau-porte.
1896-7	58	....	4,657 10	6,360 60	Menues réparations.
1897-8	35	....	4,733 79	7,448 31	Peinturer le hangar à charbon et le bateau-porte; nivellement du local du bassin, faire en béton le plancher de la chambre des machines.
1898-9	59	....	5,046 70	7,506 88	Menues réparations et soins ordinaires des machineries.
	357	50,762 84	45,354 53	43,904 00	

La somme de $5,046.70 dépensée durant le présent exercice pour frais d'ouvrage peut se détailler ainsi :—

Personnel..........................	$2,995 00
Bois et charbon..........................	1,226 50
Loyer, eau, etc..........................	185 00
Réparations nécessaires, peinture, huile et chiffons, etc..	640 20
Total..........................	$5,046 70

Le total dépensé pour ce bassin est de $557,215.09, comprenant $461,097.72 pour construction et $96,117.37 pour améliorations, entretien et réparations.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Esquimalt, dans le district électoral de Victoria, est situé sur les détroits de San-Juan-de-Fuca, à environ 3 milles de la ville de Victoria.

Construction et description.—Ce bassin de radoub est construit dans une petite anse du hâvre d'Esquimalt : Il avait été commencé par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique, mais il fut repris par le gouvernement fédéral alors que le bassin était en cours de construction et le bassin fut complété et ouvert en juillet 1887. On peut établir les principales dimensions du bassin et du bateau-porte comme suit :—

	Pieds.	Pouces.
Longueur du bassin sur blocs de quille....	430	0
Largeur du radier intérieur......	20	0
Largeur de la chambre du bateau-porte....	15	10
Largeur du radier extérieur......	15	0
Longueur totale du bassin......	480	10
Largeur du bassin au couronnement.............	90	0
" " à l'entrée......	65	0
" " au fond......	41	1
Rayons des radiers......	16	6
Profondeur totale du bassin au-dessus des radiers ..	33	6
Hauteur des radiers au-dessus du plancher du bassin.	3	0
Hauteur des blocs de quille.........	2	10
Longueur des blocs de quille....	4	0
" du bateau-porte (parois intérieures).. ..	67	0
" " (parois extérieures, reversibles)..	15	8

A mer basse la profondeur sur le radier est de 24 pieds six pouces, et à mer haute ordinaire, 26½ pieds.

Ce qui suit est une description sommaire des chaudières, machines, pompes, appareils électriques et plongeurs, machines pour le halage et le levage, bouées, tours et autres machines, outils et ustensiles et approvisionnements requis pour les réparations pour combattre le feu et pour autre but, nécessaires à cette station du radoub.

Deux machines à vapeur à condensation, avec cylindres de 27 pouces de diamètre, et 36 pouces de course.

Deux pompes foulantes avec cylindres de 48 pouces de diamètre et 60 de course.

Trois chaudières Cornish, 6½ pieds de diamètre et 14 pieds de longueur.

Une machine supplémentaire à haute pression, diamètre du cylindre 16 pouces, course 20 pouces.

Une pompe centrifuge pour l'assèchement ; tuyau de succion, 14 pouces, décharge 12 pouces.

Une chaudière tubulaire à retour, 5 pieds 3 pouces de diamètre et 14½ pieds de longueur.

Une machine à traction pour porte-bateau, diamètre du cylindre 12 pouces, course 14 pouces.

Une pompe centrifuge d'assèchement, 6 pouces de succion, 5 pouces de décharge.

Une dynamo Edison n° 4, 1,600 C. P., 16 lampes autour du bassin.

Une machine à vapeur pour actionner la dynamo, diamètre 8 pouces, course 12 pouces.

Une porte-arrêt mobile pour le bateau-porte.

25 poteaux d'amarrage en fer autour du bassin.

Une grue en bois, 10 tonnes de capacité.

Huit cabestans.

Six bornes-fontaines.

Trois dévidoirs avec 200 pieds de boyaux.
Un appareil de plongeur complet.
Un tour de 6 pieds de base.
Une machine à forer.
Un assortiment complet de tarauds et de coins.
Un séchoir pour courber les planches.
Deux bouées à chaînes de fer.
Deux bouées pour indiquer le chenal à l'entrée du bassin.

L'état suivant indique le nombre de vaisseaux entrés au bassin, le coût des réparations et de l'entretien ; et les sommes perçues durant chaque exercice depuis que le bassin est en opération y compris le présent exercice. Sous l'en-tête des " réparations et améliorations " sont inscrites les sommes dépensées pour les ouvrages et autre choses qui ne peuvent être faites par le personnel ordinaire du bassin. Le coût des soins ordinaires et des menues réparations aux machines est compris sous l'en-tête " Entretien."

Exercice.	Nombre de vaisseaux entrés au bassin.	Construction.	Réparations et améliorations.	Personnel et entretien.	Revenu.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1882-7..	....	1,149,146 25	....	....	....	Coût de la construction, comprenant $250,000 remis par le gouvernement impérial.
1887-8..	6	....	.. ....	6,342 63	5,337 46	Posage de lumières électriques.
1888-9..	18	... .	8,571 22	12,720 10	14,811 86	Eclairage électrique complété ; installation d'un tour et d'une mach. à forer; une petite pompe centrifuge substituée à la pompe auxiliaire ; construction de hangars pour dévidoirs, etc., dragage.
1889-90.	10	. . . .	7,150 00	12,719 94	13,563 62	Achat de blocs de quilles, de garde-fous, grillage, etc., et menues reparations faites par le personnel du bassin.
1890-1..	30	... .	2,639 65	12,725 90	29,603 14	Construction d'un hangar à charbon de 58 x 36 pieds, réparations et améliorations par le personnel du bassin.
1891-2..	18	....	2,410 49	14,232 47	18,416 23	Réparations aux réservoirs des pompes et aux fondations des machines. Une grande part.e de la chambre de la mach. à vap. qui avait été brisée lors de l'installation fut faite en ciment de Portland, et le mur de la mach. à vap. faisant face au bassin fut défait et reconstruit. De plus plus. rép. fur. faites
1892-3.	11	....	8,859 78	13,196 61	23,204 38	On remédia à une voie d'eau dans la cuve du bateau-porte et plusieurs menues améliorations et répar. furent faites.
1893-4..	7	... .	....	10,075 59	10,786 70	Grattage et peinturage du bateau-porte et répatations générales des machines.
1894-5..	11	....	.. . .	10,419 76	6,320 25	Réparations générales, peinture, etc.
1895-6..	15	....	....	12,355 09	10,221 68	La roue motrice des pompes principales qui était cassée fut remplacée ; une machine à planir fut ajoutée à l'équipement et des réparations et renouvellements nécessaires furent faits.
1896-7..	13	... .	... .	10,770 28	7,514 80	Réparations ordinaires et peinture.
1897-8..	14	....	....	11,745 84	6,233 52	Réparations. Hangar aux fournaises agrandi et égout en brique construit.
1898-9..	29	....	....	11,957 05	10,315 53	Entretien ordinaire de la machinerie.
Totaux.	182	1,149,146 25	29,631 14	139,261 26	156,329 17	

Le bassin a été tenu en bon ordre, et on a pris comme d'habitude le soin de la machinerie.

La dépense totale pour l'année s'élève à $11,957.05.

GSILSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement fédéral a construit et entretient des glissoirs et estacades pour faciliter la descente des trains de bois équarris et du bois de grume, etc., sur la rivière Ottawa et ses tributaires, sur les 40 milles d'aval du Saint-Maurice et dans la Trent et le district de New-Castle entre les chutes Fenelon et les chutes Heeley.

Dans les rapports annexés, les surintendants des travaux de ces rivières, MM. G. P. Brophy, T. N. Thos. Berlinguet et R. B. Rogers donnent des particularités relatives aux travaux de construction, de reconstruction, d'améliorations et de réparations, exécutés sous leur direction sur les glissoires, etc., du gouvernement durant le dernier exercice, les dépenses encourues pour les employés, l'entretien, les améliorations, etc., les quantitiés des différentes espèces de bois qui ont passé par leurs glissoires, les revenus provenant des droits de péage sur ces bois, et autre informations d'intérêt général et d'utilité pour les marchands de bois et le public.

RAPPORT SUR LES OUVRAGES DE L'OTTAWA, PAR G. P. BROPHY, INGENIEUR SURINTENDANT.

L'Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Ainsi que requis par votre communication datée du 18 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant concernant les travaux sous ma direction sur la rivière Ottawa et certains de ses tributaires, pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Durant les mois de l'automne 1899, les eaux ont atteint une hauteur moyenne et la masse du bois de charpente ainsi que les descentes de billots purent atteindre leur destination.

A la saison des eaux basses, les fondations des ouvrages ont été inspectées et on a commencé les réparations nécessaires dont suit la description:

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Carillon.—On a placé trois pivots en orme de 25 pieds de longueur sur 9 pouces de diamètre pour les estacades principales. Le personnel employé sur ces ouvrages a aussi réparé le planchéiage et les côtés des estacades.

Hull ou Chaudière-Nord.—On a renouvelé le planchéiage du fond de la glissoire sur toute son étendue, soit une longueur de 170 pieds et une largeur moyenne de 6 pieds. Des madriers de pin rouge de six pouces ont été employés. Une partie du fond de la glissoire, immédiatement en aval des digues, a été lambrissée sur une longueur de 25 pieds et une largeur de 12 pieds, de madriers d'érables de 3 pouces afin d'empêcher les écorchures causées par le passage des billots au-dessus de la digue. Un certain nombre d'appuis de 12 pouces sur onze ont été posés à côté des vieux qui s'étaient détériorés. Aux endroits où c'était nécessaire on a renouvelé le lambrissage de la glissoire. On a réparé et adjusté de temps en temps le pavé et le chevillage de l'estacade. La maison du gardien de la glissoire et les magasins ont été lambrissés et autrement réparés.

Ottawa ou Chaudière-Sud.—Une partie du caisson formant le côté nord de la glissoire entre les sections 2 et 3, dut être enlevée et reconstruite. Cette section surplombait le chenal de la glissoire et en diminuait la largeur à cet endroit. Le caisson a

été ainsi réparé sur une longueur de 95 pieds. L'ancien lest en pierre qu'on avait enlevé pour faire les réparations plus haut décrites a été remplacé par une quantité de pierre nouvelle qu'on a déposée dans le coffrage. Au pied de la seconde glissoire les pièces de bois du sommet de la pile du côté sud furent enlevées par le descente de la glace. On a réparé les dommages en posant sur sa face un certain nombre de rangs de madriers de trois pouces solidement chevillés ensemble. Le blindage du fond des différentes glissoires a été solidé, au moyen d'un chevillage additionnel. On a agrandi, lambrissé et réparé généralement les magasins et les hangars. Les estacades et leurs tabliers ont été réparés et ajustés partout où la chose a été jugée nécessaire, et le planchéiage du fronteau a été réparé.

Portage-du-Fort.—A cette station, le planchéiage du fond de la glissoire qui était détérioré, a été renouvelé et le chevillage fut resserré. Les travaux ont été exécutés par le personnel employé sur la glissoire.

Mountain.—Le fond de la glissoire, à son issu, a été renouvelé en madriers d'érable de 4 pouces sur une longueur de 45 pieds et une largeur de 26 pieds. On a posé des madriers de pin de 4 pouces sur les côtés de la glissoire, sur son fronteau, et sur les poutrelles. Oouze nouvelles poutrelles, en érable, de 14 pouces sur 14 ont été fournies, et les anciennes ont été redressées.

Calumet.—En face du fronteau-contrôleur et de l'écluse près de l'issue de la troisième glissoire, on a construit une estacade de 150 pieds de longueur. Cette estacade sur une longueur de 66 pieds se compose de six pièces de bois de trois pieds de largeur sur deux de profondeur ; la balance des 84 pieds forme une estacade ordinaire double. L'estacade est amarrée à chacune de ses extrémités à une pile de 14 pieds carrés à sa base, et de 10 pieds carrés à son sommet, avec une hauteur de 15 pieds. On a construit cette estacade afin d'empêcher les billots, les écorces et matières diverses d'être entrainés dans l'écluse en passant à l'endroit où on assortit le bois.

Une pile de déviation a été construite le long de la rive en aval de la troisième glissoire pour tenir le bois loin du bord rocailleux de la rivière et pour permettre aux radeaux de descendre les rapides de Roche Miner avec plus de sûreté. La pile est de 220 pieds de longueur, de 12 pieds de hauteur, de 10 pieds de largeur à sa base et de 6 pieds de largeur au sommet. Le printemps dernier, par suite de la crue des eaux, une section de 125 pieds de longueur, formant le mur de la troisième glissoire du côté de la rive, a été renversé dans le chenal de la glissoire. Le lest en pierre dut être enenlevé et le coffrage remis en sa position primitive avant qu'aucun bois ne pût passer dans la glissoire. De menues réparations ont aussi été faites au blindage du sommet d el'écluse au pavé de l'estacade. Les améliorations faites récemment à la station de Calumet rendant la descente des billots à cet endroit comparativement facile.

TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—On a réparé le sommet de la glissoire avec des madriers de pin de trois pouces. Le terrassement du pont au-dessus du nouveau canal a été renouvelé en madriers de pin de trois pouces. On a renouvelé les chaînes et les attachés des estacades aux endroits où la chose était nécessaire. On a donné une couche de peinture à la maison du gardien, aux clôtures, etc. L'ouvrage a été fait par le personnel de la station sous la direction du gardien.

Rivière Madawaska.—On a construit, à l'embouchure de la rivière, une pile enfoncée pour renforcer l'estacade de retention. La pile a 16 pieds carrés sur 8 pieds de hauteur. Le fond est couvert de madriers d'orme de 4 pouces, et le sommet de madriers de 3 pouces. On l'a remplie de lest en pierre et on l'a pourvue des bouées et des chaînes nécessaires. Trois piles d'estacade, de 13 pieds sur 14, ont été construites. On a aussi construit sept autres piles, le blindage endommagé a été réparé ainsi que les poteaux, les défenses, etc. Du lest additionnel en pierre a été déposé

dans presque toutes les piles. On a examiné les chaînes et les attaches des estacades, et on y a inséré de nouvelles pièces de fer aux endroits où la chose était nécessaire.

Chute à Barrett.—Un acident se produisit dans la partie supérieure de l'écluse du côté sud de la rivière. Cette écluse a été prolongée de 27 pieds sur la rive et a de 6 à 10 pieds de hauteur; la face en a été blindée.

Hautes chutes.—Les parties défectueuses des côtés de la glissoire ont été renouvelées. Le planchéiage du sommet du fronteau supérieur a été renouvelé sur une longueur de 16 pieds par 25 pieds de largeur et 4 pouces d'épaisseur. L'intérieur des deux fronteaux a été blindé de madriers d'érable de 3 pouces. La pile n° 3, de l'estacade a été reconstruite à partir de la marque des plus basses eaux. La pile est de forme triangulaire; elle a 41 pieds sur les côtés sur 9 pieds et 6 pouces de hauteur.

Ragged Chute.—La pile de déviation au bord de la chute a été renouvelée sur une longueur de 15 pieds à partir de la rive; une annexe de 32 pieds y a été faite, donnant au nouvel ouvrage une longueur totale de 47 pieds. La pile est de 12 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 5 pieds. Un accident s'étant produit à l'extrémité de la pile, il a été nécessaire d'y faire des réparations.

Rapide des Chaînons.—Après avoir enlevé l'eau des fondations du fronteau, les piles ont été enlevées, et on a reconstruit la partie supérieure de la glissoire simple; on l'a blindée et pourvue de poteaux et de liernes. Le blindage consiste en madriers d'érable de quatre pieds; les côtés ont 180 pieds de longueur sur 4 pieds et 6 pouces de hauteur. 27 paires de poteaux avec liernes ont été posées pour soutenir le blindage. A l'est de la glissoire une section de 61 pieds de longueur a été renouvelée en pièces de divisions de 12 pieds sur 12 pieds, afin d'empêcher les côtés de s'ouvrir. Une pile d'estacade en aval de la glissoire de 16 pieds sur 20 pieds et sept pieds de hauteur a été reconstruite à partir de la marque de la plus basse eau.

Rivière Coulonge.—Au village de Fort-Coulonge, 734 pieds linéaires d'estacade simple ont été convertis en une estacade double. La charpente de l'ancienne estacade a été entourée et de nouvelles pièces de bois de 12 pieds sur 14 ont été attachées avec des boulons à vis de 1 pouce. Une pile apuyper cette estcade a été reconstruite à partir de la marque de la plus basse eau. Cette pile est de 16 pieds sur 25 à la marque de l'eau et de 12 pieds sur 14 au sommet; elle a 9 pieds de hauteur.

Station des Grandes Chutes.—Une pile permanente a été enlevée pour l'estacade et une double estacade de 12 pieds sur 14 pieds, en bois solide, et sur une longueur de 130 pieds, a été construite le long de la rivière, en face de l'écluse principale, afin d'empêcher les billots de sciage de passer par-dessus le bord. La grande glissoire a été réparée de temps en temps, chaque fois que la chose était nécessaire. On a renouvelé la structure fréquemment; on a posé de nouveaux poteaux et renouvelé le chevillage, etc.; le planchéiage a été renouvelé et on s'est servi pour cette fin de chêne et d'orme. L'estacade conductrice, en aval de la glissoire endommagée par les inondations des printemps, a été réparée.

Rivière Noire.—Les dépenses à cette station ont consisté principalement dans l'achat de bois pour les estacades et les piles; on s'est servi d'érable et de pin blanc pour les côtés et le fonds de la glissoire. De menues réparations ont été faites aux jetées et aux attaches de l'estacade durant la saison des hautes eaux.

Rivière Petawawa.—A l'embouchure de la rivière, les piles supportant l'estacade de l'entrée ont été réparées. Des pièces de bois ont été enlevées du sommet des piles et ont été renouvelées; du lest additionnel en pierres a été déposé à l'intérieur; les coins et les côtés des piles ont été renforcés au moyen de défenses et de madriers de quatre pouces.

Seconde Chute.—23 nouveaux faux poteaux de quatre pieds de longueur ont été mis en position et le blindage des côtés de la glissoire a été renouvelé au moyen de madriers de quatre pouces.

Troisième Chute.—71 faux poteaux de quatre pieds de longueur en pin blanc ont été posés. Le blindage, sur toute l'étendue de la glissoire, c'est-à-dire sur une longueur de 1,300 pieds a été réparé, et sur une longueur de 200 pieds du côté nord de la glissoire, des madriers en pin de deux pouces ont été posés. Les côtés de la glissoire, sur toute son étendue, ont été chevillés de nouveau et consolidés au moyen de pièces de pin de 6 pouces par 6 pouces. Un certain nombre de chaînes a été fourni à l'estacade et on en a mis une certaine quantité en réserve en cas d'urgence.

Lac Traverse.—Le pilier de l'écluse au pied du chenal artificiel a été reconstruit sur une longueur de 110 pieds et une largeur de 10 pieds par 6 pieds de hauteur.

Glissoire de Macdonald.—La pile de la tête de la glissoire du côté sud a été reconstruite sur une longueur de 40 pieds, une largeur de 10 pieds et une houteur de 5 pieds. Les piles du pied de la glissoire, ainsi que le blindage du fonds et des côtés de celle-ci, ont été réparés ; des pièces de bois ont été posées sur la pile faisant face à la chute afin de protéger ses côtés. Des pièces de bois du fonds de la glissoire, qui s'étaient détériorées, ont été renouvelées.

Ecluse de l'entrée du Lac des Cèdres.—Le tablier de l'écluse du nord a été réparé et on s'est servi, pour cette fin, des 21 pièces de bois de 14 pieds de longueur. Le sommet de ces pièces de bois a été protégé au moyen de barres d'acier d'un demi pouce sur quatre pouces. On a réparé le blindage des différentes écluses et un certaine quantité de gravier a été déposée en face de la construction sur une longueur de 160 pieds afin d'arrêter le crue des eaux. Le blindage de l'écluse au sud du fronteau a été entièrement renouvelé en madriers de 5 pouces. Le planchéage du sommet du fronteau a été réparé en différents endroits. A l'extrémité nord de l'écluse principale un accident s'est produit, et la brèche qui s'y était produite a été remplie par une pile de 20 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur. On a lesté cette pile en pierres.

Station de la Rivière du Moine aux Hautes Chutes.—La pile de l'écluse, à l'ouest de la glissoire, et aussi les piles de la tête de la glissoire, ont été exhaussées. Les pièces de bois ont été posées au fond de la glissoire de manière à y former des courbes pour empêcher les écornures causées par le passage des billots, et aussi pour renforcer la construction.

Le planchéiage des côtés de la glissoire a été réparé et des barres de fer de un quart de pouce sur cinq ont été posés au fond pour protéger le plancher. L'estacade principale a été renforcée à son extrémité supérieure ; on a solidifié le chevillage et de nouvelles chaînes ont été fournies. On a aussi fourni un fil et un gong dont on se sort comme d'un signal pour l'alimentation de la glissoire. Toutes les réparations ont été exécutées en temps voulu, et l'ouvrage était prêt pour l'ouverture de la navigation en 1899. Le printemps dernier les eaux de la rivière Ottawa et des ses tributaires ont monté d'un façon extraordinaire, et dans la partie de la saison comprise dans ce rapport elles sont restées à un niveau très avantageaux pour la descente de radeaux.

L'etat suivant, fourni par le percepteur des droits dûs pour l'usage des glissoires et estacades, indique le nombre de pièces de bois carrés, de bois de sciage, etc., qui ont passés par les ouvrages sous mon contrôle durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1899 ; il indique aussi le montant du revenu qui a été perçu :—

Bois carrés	25,785	pièces.
Bois de sciage	2,950,561	"
Bois de dimension	57,405	"
Bois rond et d'équarrissage	5,835	"
Cèdre	66,160	"
Dormants de chemin de fer	372,108	"
Poteaux de clôture	116,615	"
Poteaux de télégraphe	448	"
		"
Total	3,594,817	"

Aussi, 5,616 cordes de bois de pulpe et un bateau à vapeur.

Le total des revenus a été de $38,818.98.

Un état est annexé montrant le montant des dépenses aux différentes stations dans les différents districts.

En soumettant respectueusement le rapport ci-haut, j'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur surintendant des travaux sur la rivière Ottawa.

RAPPORT DES TRAVAUX FAITS SUR LA RIVIERE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. Thos. Berlinguet, Ingénieur surintendant.)

Travaux Publics du Canada,
Bureau de l'Ingénieur résident.
Trois-Rivières, 28 novembre 1899.

Eugène D. Lafleur, Ecr.,
Ingénieur en chef suppléant,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—Tel que requis par votre lettre n° 1829, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux dans le Saint-Maurice, durant l'année fiscale 1898-99, terminée le 30 juin 1899.

Avant d'entrer dans les détails, quelques remarques générales sur la rivière Saint-Maurice et les travaux qui y ont été faits, trouveront peut-être leur place ici.

Le Saint-Maurice, comme tout le monde le sait, est une grande rivière, c'est l'un des plus vaste tributaire du Saint-Laurent, non seulement à cause de sa longueur, mais aussi à cause du volume de ses eaux. Les trois branches qui le forment s'unissent à environ un mille en amont du Saint-Laurent, et, de cet endroit, la rivière a environ un quart de mille de largeur jusqu'à Weymontachingue, c'est-à-dire sur une longueur d'environ 300 milles en amont de son embouchure.

On n'a pas encore exactement constaté son étendue, mais on suppose généralement qu'elle traverse un territoire de plus de 20 mille milles carrés. Le Saint-Maurice traverse un territoire très montagneux et est sillonné par un grand nombre de rapides et de chutes; les plus importantes de ces chutes étant celles de Shawinigan, La Tuque et Grand'Mère; cependant, il y a plusieurs parties de la rivière qui sont navigables, mais le courant du Saint-Maurice est tellement fort et les chutes et les rapides y sont tellement nombreux qu'aucuns travaux ne peuvent y être exécutés, à moins qu'ils n'aient un caractère de permanence et de solidité considérable.

De fait, à certaines époques de l'année, il est absolument impossible de ne rien faire sur cette rivière. Le Saint-Maurice diffère en ceci de l'Ottawa et de la plupart d'autres rivière où le commerce de bois se fait. Il y a des endroits, mais en nombre peu considérables, sur le Saint-Maurice, où le bois peut être retenu dans les estacades.

L'histoire du commencement du commerce du bois sur le Saint-Maurice est quelque peu intéressante.

Ce n'est qu'en 1825, que le gouvernement entreprit de diviser en sections le vaste territoire traversé par le Saint-Maurice.

En 1852.—Les limites à bois furent érigées définitivement et systématiquement. L'année suivante, de grandes améliorations ont été faites dans la rivière, afin de faciliter la descente du bois.

Le premier moulin à scie, de quelque importance, érigé sur le Saint-Maurice, le fut à Les Grès, environ 16 milles en haut de Trois-Rivières, il fut construit en 1846; le deuxième a été construit en 1853, à la Pointe des Américains.

En 1867.—Un troisième moulin à scie a été construit à l'île Bellerive, à l'embouchure du Saint-Maurice, maintenant connue sous le nom de l'île Baptist.

Les travaux sur le Saint-Maurice ont été commencés durant le mois de décembre de l'année 1851, à Trois-Rivières, Shawinigan et Grand'Mère, et d'année en année, des additions ont été faites.

En 1859.—Les ouvrages dont on se sert sur la rivière Saint-Maurice, ont été répartis à différents endroits, comme suit:—

A Trois-Rivières, 12,181 pieds d'estacades et 45 piliers.

A Les Grès, 6,000 pieds d'estacades et 6 piliers.

A Shawinigan, 17,500 pieds linéaires d'estacades, 38 piliers et une glissoire de 600 pieds de longueur.

A Grand'Mère, 4,900 pieds d'estacades, 8 piliers et 1 glissoire.

A La Tuque, 3,500 pieds d'estacades, et 5 piliers.

Le montant total déboursé pour ces ouvrages est de $218,101.

En 1860.—Un pilier en pilotis, d'environ 6 pieds de hauteur et 200 pieds de longueur, a été construit aux Petites Piles, à 33 milles de l'embouchure du Saint-Maurice.

Aux Petites Piles, il y a une chute de pas plus de 6 pieds de hauteur, avec un chenal étroit du côté est. Du côté ouest, il y a une mauvaise chaîne de roc autour duquel, autrefois, s'amoncelèrent de grandes quantités de bois à l'époque des hautes eaux. Il fut très difficile de faire disparaître cette entrave et l'opération amena des dépenses considérables. L'ouvrage plus haut décrit a été construit le long de la partie supérieure de la chaîne de roc jusqu'au chenal à eau profonde.

En 1861.—Environ 30 milles de l'embouchure de la rivière se trouve la chute de Grand'Mère qui a 40 pieds de hauteur environ, et dans laquelle se trouvent deux chenaux séparés par une île. La chute du côté ouest se trouve perpendiculaire, tandis que celle du côté est est beaucoup plus considérable et beaucoup plus inclinée. La beauté de cette chute et le pittoresque des environs aussi bien que la chute de Shawinigan, peuvent difficilement être surpassés. Les travaux originaires à cet endroit consistaient dans une solide glissoire au-dessus du côté ouest de l'île plus haut mentionnée; cette glissoire avait 400 pieds de longueur; il y avait en outre deux estacades de trois pieds et demi de largeur sur environ 1,700 pieds de largeur chacune; l'une s'étendant dans une direction diagonale à travers le chenal de l'est à un point sur la rive de l'est. On constata par expérience que la plus grande quantité du bois qui passait par cette glissoire entrait dans un violent tourbillon d'eau, au pied de la chute, où il souffrait des dommages considérables et d'où on le faisait sortir avec grande difficulté. La glissoire et l'estacade de la rive est furent en conséquence abandonnées. L'estacade de la rive ouest a été maintenue de manière à diriger tout le bois dans le chenal de l'est où il passe sans difficulté et à peu de frais. Il y a cependant aussi du côté est un petit mais violent tourbillon d'eau au pied de la chute où le bois à certaines saisons de l'année, souffre des dommages. En 1861 deux jetées furent construites à partir de la rive à angle droit avec le courant, afin de détruire celui-ci. Ces jetées n'ont pas eu l'effet désiré.

En 1865.—Quelques nouveaux ouvrages ont été faits à Shawinigan; 5 piliers et 350 pieds d'estacade ont été construits.

A La Tuque, on a construit 3 piliers.

En 1866.—500 pieds d'estacades nouvelles de 5 pieds de largeur ont été construits à Trois-Rivières.

Le gouvernement acheta les ouvrages construits par des particuliers sur la rivière Vermillion.

La rivière Vermillion vient du nord-ouest et se décharge dans le Saint-Maurice à environ 116 milles de son embouchure.

Des barrages additionnels ont été construits comme ceci:

2,667 pieds linéaires d'estacades.
500 pieds linéaires de glissoires.
682 pieds linéaires de barrage et de piliers.
2 piliers d'ancrage d'amarrage de 25 x 25 pieds.
1 pilier de 15 x 15 pieds.

Durant l'exercice de 1866 les travaux furent exécutés avec beaucoup de succès et aucun accident important ne s'est produit, excepté à La Tuque où l'estacade s'est brisée. Cet accident a été causé par la glace venant de la Plamondon's Eddy, et environ 50 pieds de la glissoire ont été enlevés et presque entièrement perdus.

En 1867.—A Trois-Rivières on a renouvelé 1,168 pieds linéaires d'estacades sur 5 pieds de largeur et 14 pieds d'épaisseur.

A Shawinigan, deux nouveaux piliers d'ammarage de 30 x 30 pieds et de 28 pieds de hauteur ont été construits. 200 pieds linéaires d'estacades ont aussi été renouvelés.

A La Tuque, deux barrages à l'embouchure e la Quinn's Creek et un pilier de 15 x 15 pieds et 8 pieds de hauteur, au-dessus des chutes, ont été construits.

En 1868.—A l'embouchure de la rivière un petit pilier pour attacher l'estacade durant l'hiver et 3 autres petits piliers pour servir à eau basse; 4 longueurs d'estacades, 136 pieds chacune, et 6 pieds de largeur, ont été construits. On a aussi construit 500 pieds d'estacades nouvelles de 4 pieds de largeur.

A Shawinigan, 600 pieds linéaires de trois pieds et demi de largeur, ont été renouvelés.

A La Tuque, une grande jetée a été élevée au-dessus des chutes.

En 1869.—Aucun ouvrage imputable au compte de la construction n'a été fait durant cette année.

A l'embouchure de la rivière 1,200 pieds linéaires d'estacades sur 20 pouces de largeur et 20 pouces de hauteur, ont été renouvelés.

A Shawinigan 300 pieds linéaires d'estacade conductrice ont été renouvelés.

A La Tuque.—Cinq piliers de 15 x 15 pieds carrés et 8 pieds de hauteur ont été construits.

En 1870.—A Trois-Rivières, 900 pieds des cinq estacades pliantes ont été renouvelés.

A Shawinigan.—On renouvela la tête de la glissoire.

A Grand'Mère.—Un pilier de 15 x 15 pieds et de 8 pieds de hauteur, ainsi que 385 pieds de l'estacade, ont été construits.

A La Tuque.—Un pilier de 15 x 15 pieds et 8 pieds de hauteur a été construit.

En 1870.—A Trois-Rivières, 900 pieds des cinq estacades pliantes ont été renoulés.

A Grand'Mère.—625 pieds des estacades ont été renouvelés et 2 piliers ont été construits.

En 1872.—La construction de 11 piliers d'amarrage au Cap aux Corneilles, et l'érection d'une nouvelle estacade de retention ont été les principaux travaux exécutés.

A La Tuque.—On a construit les barrages au pied des chutes et 484 pieds d'estacade.

A Shawinigan.—On a construit un pilier d'amarrage de 30 x 32 pieds et 28 pieds de hauteur. 500 pieds d'estacade pliante ont été construits.

A Grand'Mère.—On a construit 150 pieds d'estacade et deux piliers.

En 1873.—C'est l'année de la grande inondation, qui s'est produite du 22 au 25 mai.

A Trois-Rivières.—484 pieds linéaires d'estacade ont été construits.

A Shawinigan.—150 pieds d'estacade ont été construits.

A La Tuque.—1,200 pieds d'estacades, et à Vermillion 1,100 pieds d'estacades ont aussi été construits.

En 1874.—A l'embouchure de la rivière, on a renouvelé 4 piliers d'amarrage et aussi 3,500 pieds linéaires d'estacades de 60 pieds par 4 pouces ont été renouvelés et l'on a construit 4 piliers dans les fondations de 35 x 40 pieds, superstructure de 25 x 30 pieds et 30 pieds de hauteur.

Aux Chutes Shawinigan.—On a renouvelé 2 piliers à partir de la marque des basses eaux. Le barrage et la jetée de la glissoire et la pile au pied de celui-ci ont été renouvelés. La glissoire, elle-même, sur une longueur de 1,153 pieds linéaires en amont de la glissoire, a été renouvelée.

A Grand'Mère.—L'estacade, sur une longueur de 600 pieds, une largeur de 36 pouces et une hauteur de 12 pouces, a aussi été renouvelée.

1875-76.

A l'entrée de la rivière.—Deux piles, sur fondations de 36 pieds par 46 pieds. Deux coffrages de 35 pieds par 40 pieds de profondeur, portant les numéros 7 et 8 ; 5,016 livres de fer; 617 verges de pierre.

A Shawinigan.—Deux coffrages de 35 pieds sur 34 pieds de hauteur; 1,150 verges de pierres. Un coffrage de 32 pieds sur 34 pieds de hauteur ; 4 toises de pierres au pied de chaque coffrage.

A Grand'Mère.—1,100 pieds d'estacades.

A la chute des Iroquois.—Un barrage de 36 pieds de longueur sur 12 pieds de hauteur.

1876-77.

A Trois-Rivières.—Trois piles d'amarrage de 35 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. Cinq piles de 12 pieds de hauteur sur 12 pieds de largeur sur 3. Une pile d'amarrage.

A Shawinigan.—Une pile d'amarrage de 30 pieds sur 22 pieds et de 26 pieds de hauteur.

A Grand'Mère.—350 pieds d'estacade. Trois piles de 12 pieds sur 12 et 5 pieds de hauteur.

A La Tuque.—Maison d'habitation de 30 pieds sur 30 pieds. Une pile de 18 x 18 pieds et 5 pieds de hauteur. Trois piles de 18 pieds sur 12 pieds et 5 pieds de hauteur.

1877-78.

A Trois-Rivières.—Dix-sept piles de 3 pieds de hauteur.

A Shawinigan.—1,025 pieds d'estacades pliantes. 340 pieds d'estacades de 34 pouces. 60 pieds d'estacades de 4 pouces. Dix piles d'amarrage de 13 x 13 sur 6 pieds de hauteur.

1878-79.

A l'embouchure de la rivière.—2 piles de 26 pieds sur 21 pieds et trois pieds et demi.

Cap aux Corneilles.—Une pile pour retenir les estacades durant l'hiver.

A Grand'Mère.—Construction d'un barrage à la tête de l'ancienne glissoire aux chutes de Grand'Mère. Une pile de douze pieds par douze pieds et 8 pieds de hauteur.

1879-80.

Embouchure de la rivière Saint-Maurice.—Construction d'une pile de 12 x 35 et 17 pieds de hauteur. (Porte à Perron.) 14 piles réparées.

Cap aux Corneilles.—Réparation de 11 piles. Conctruction de deux petites piles d'amarrage.

Les Grès.—300 pieds d'estacades de 3 pieds. 500 pieds d'estacades de 4 pieds. Réparation de 500 pieds d'estacades. Un quai de 124 pieds de longueur et 16 pieds de hauteur.

Baie Shawinigan.—Trois piles de 11 x 11 et 15 pieds de hauteur construites sur les bancs de sable. 1,350 pieds de l'estacade ont été renouvelés.

Les 1,360 pieds de l'estacade de 5 pieds de largeur ont été bâtis pour retenir le bois dans la baie. On a réparé 5 piles.

En amont des chutes. Les glissoires ont été renouvelées sur une longueur de 308 pieds. On a réparé ces glissoires en différents endroits. 700 pieds de l'estacade ont été renouvelés ; le quai de la glissoire a été prolongé de 60 pieds sur 8 pieds de largeur. Un barrage de 60 pieds sur 10 pieds, à la tête de la chute, a été construit, 3 piles ont été haussées de 5 pieds.

Les Hêtres.—680 pieds sur 28 pouces d'estacade ont été renouvelés. Une nouvelle pile de 13 x 14 et de 6 pieds de hauteur a été construite. 25 pièces d'estacades.

A Grand'Mère.—600 pieds d'estacade en bois rond ont été construits; 200 pieds d'estacade de 4 pieds de largeur ont été renouvelés, et 117 pieds sur 5 pieds de largeur ont aussi été renouvelés.

Aux Petites Piles.—Un barrage de 110 x 23 sur 7 pieds de hauteur a été renouvelé.

1880-81.

Embouchure du Saint-Maurice.—2 piles de 12 x 15.

Cap aux Corneilles.—Réparation d'une pile.

Dans la baie Shawinigan.—4 piles de 11 x 11 sur 15 pieds sur les bancs de sable; 162 pieds d'estacades de 12 pouces sur 13 pouces.

En amont des chutes Shawinigan.—99 pieds de glissoire ont été replancheiés. Une pile a été construite 12 pieds en amont de la chute. Le grand barrage a été réparé ; 300 pieds de l'estacade ont été renouvelés sur 4 pieds de largeur. 73 pieds sur 12 pouces de largeur et 13 pouces de hauteur de l'estacade ont été renouvelés.

A Grand'Mère.—L'estacade sur 800 pieds de longueur et 4 pouces de hauteur a été renouvelée.

1881-82.

Au Cap aux Corneilles.—Le quai pour protéger les fondations du hangar a été construit.

A Shawinigan.—634 pieds sur 24 pouces et 13 pouces, de l'estacade ont été renouvelés.

Les Hêtres.—418 pieds d'estacades nouvelles sur 24 pouces de largeur sur 13 pouces de hauteur.

1882-83.

Embouchure du Saint-Maurice.—Reconstruction de 4 petites piles d'amarrage.

Cap aux Corneilles.—Construction de deux piles d'amarrage.

Les Grès.—Construction de 2 piles d'amarrage de 14 x 14, et six pieds de hauteur.

A Shawinigan.—Construction de 760 pièces d'estacades de 4 pieds sur 13 pouces; une écluse en coffrage. Réparation des piles nos 9 et 11.

A Grand'Mère.—Construction de 200 pieds d'estacades pliantes.

1883-84.

Cap aux Corneilles.—4 toises de pierres déposées dans les piles.

A Shawinigan.—Réparations de la partie supérieure des piliers Nos 1, 2, 3, 4, 6, 8 et 12.

A Grand'Mère.—300 pieds de l'estacade ont été renouvelés.

NOUVELLE ESTACADE DE RETENTION.

A Les Piles.—Réparation des vieilles estacades à partir de La Tuque; réparation de chalands. Construction d'une barge pour cette nouvelle station.

A Grand'Piles.—8 piles d'amarrage de 30 pieds carrés.

1884-85.

Embouchure du Saint-Maurice.—Deux piles de 20 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. Un quai de 12 pieds sur 14 pieds a été reconstruit.

Cap aux Corneilles.—Construction de 2 piles à partir de la marque des basses eaux.

A Shawinigan.—La construction d'une pile d'amarrage.

Aux Grandes Piles.—Construction de 3 piles: No 2½, 40 pieds par 30 pieds et 32 pieds de hauteur; No 3½, 40 pieds par 30 pieds et 26 pieds de hauteur; No 4½, 40 pieds par 30 pieds et 27 pieds de hauteur, et aussi 1,400 pieds des estacades à quatre pièces, et 300 pieds d'estacades à trois pièces.

1885-86.

A l'embouchure du Saint-Maurice—Réparation de 5 piles et la construction de l'une d'elles à partir du niveau des basses eaux.

A Shawinigan.—Reconstruction d'une pile de 45 x 40 x 38. On a aussi miné le roc à l'entrée de la glissoire. 1,200 pieds de l'estacade ont été renouvelés ainsi qu'une pile de 15 x 15. Le quai en aval de la glissoire a été renconstruit.

A Les Piles.—Construction d'un hangar de 40 pieds sur 30 pieds ; construction aussi d'une forge.

1886-87.

A l'embouchure du Saint-Maurice.—Réparation de 21 piles. 2 ancres pesant 2,500 livres; une pile flottante de 48 pieds sur 16; 14,433 livres de chaînes.

A Shawinigan.—Construction d'une pile pour protéger l'extrémité de la glissoire. Posage d'un bordage en fer autour de la pile. Reconstruction de la pile d'amarrage.

A Grand'Mère.—Réparation de 2 piles de 10 x 20 pieds et 8 pieds de hauteur; on les a aussi remplies de pierres. 1,800 pieds d'estacades en bois rond de 12 pouces de diamètre.

1887-88.

A Trois-Rivières.—Réparation de 3 piles.

A Shawinigan.—Réparation des piles Nos 41, 42, 44 et 45 mesurant 12 pieds par 12 pieds et 6 pieds de hauteur chacune ; la pile No. 47, à partir du niveau des basses eaux a été reconstruite de 25 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 18 pieds de hauteur.

A Grandes Piles.—Les piles Nos 2½, 4, 5, 6, 7 et 8 ont été réparées.

1888-89.

Embouchure du Saint-Maurice.—Construction d'une pile.

1890-91.

Embouchure du Saint-Maurice.—Six pièces d'estacades ont été renforcées avec des pièces d'épinette de 11 pouces sur 17 ; 1,500 livres de chevillage en fer.

Cap aux Corneilles.—5 pieds d'estacades de 150 pieds de longueur sur 5 pieds ont été lambrissés de madriers de 3 pouces. Réparation de 2,000 pieds de l'estacade de l'ancienne estacade à deux pièces.

A Shawinigan.—1,081 pieds de l'excavation sur trois pieds et demi de largeur ont été replancheiés de madriers d'épinette et de sapin de 3 pouces. On a reconstruit la pile n° 7 de l'estacade de retention de 33 pieds de longueur sur 21 pieds de largeur et 30 pieds de hauteur. Un quai de 67 pieds de longueur sur 8 pieds de hauteur a été construit ; pour protéger la boutique de ferblanterie contre le érosions de la colline qui se produisent chaque printemps. 121 pieds de l'estacade à pièces doubles ont été réparés.

A Grand'Mère.—Deux pièces d'estacades de 150 pieds de longueur sur 3 pieds de largeur ont été lambrissées de madriers de trois pouces. Le petit quai, au pied des chutes, a été réparé. 225 pieds de l'estacade ont été lambrissés de madriers de 3 pouces. On s'est procuré 1,500 pieds de chaînes de trois quarts de pouce et de ⅞ de pouce.

Aux Grandes Piles.—Les piles n°s 1, 2, 3 et 4 ont été réparées. Deux pièces de l'estacade de 150 pieds de longueur ont été lambrissées de madriers de 3 pouces.

1891-2.

Embouchure du St-Maurice.—Le planchéiage de trois piles a été renouvelé et le hangar a été réparé. Un chaland neuf a été construit.

Cap aux Corneilles.—Pour la distribution des billots de sciage à la tête de l'estacade du Cap aux Corneilles, on a construit la pile n°51 à une distance de 800 pieds en aval, près du chemin de fer Pacifique Canadien. La pile mesure 29 pieds par 17 pieds au niveau des basses eaux. Trois autres piles ont aussi été réparées.

A Shawinigan.—On a reconstruit la pile n° 10 dans la baie de Shawinigan. Cette pile a été construite en 1854, et a été réparée de temps en temps. La pile fut reconstruite de 32 pieds par 19 pieds au niveau des basses eaux, et de 15 pieds sur 18 pieds à son sommet, avec une hauteur de 30 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

A Grand'Mère.—Deux piles d'amarrage de 30 pieds carrés à la base et 18 pieds carrés à leur sommet, avec une hauteur de 10 pieds, ont été construites.

1892-3.

Les marchands de bois se sont associés pour faire la distribution de leur bois de sciage en même temps à partir des piles du côté ; chaque marchand de bois faisait opérer la distribution de ses billots séparément. Le nouveau système est très satisfaisant.

A Trois Rivières.—Les piles d'amarrage n°s 57, 58, 59 et 60 ont été reconstruites; on les a réparées, au Cap aux Corneilles, afin de retenir les billots de sciage du côté est de la rivière.

A Shawinigan.—Des réparations minimes ont été faites à la glissoire, et on en a renouvelé la lambrissage de la tête.

A l'Ile de la Chute.—(Nouvelles estacades de retention.) 500 pieds de l'estacade à partir de la baie ont été enlevés et transportés à la tête de la chute.

A Grand'Mère.—Des réparations minimes ont été faites à l'estacade principale.

A la Pointe Madeleine.—(Nouvelles estacades de retention.) Les piliers d'amarrage n°s 9 et 10 ont été reconstruits à la Pointe Madeleine pour retenir les billots de sciage du côté ouest de la rivière, à environ 1 mille en amont de Grand Piles.

1893-4.

Les marchands de bois ayant constaté que la descente conjointe des billots avait bien fonctionné en 1882, la répétèrent en 1893, avec des résultats également satisfaisants.

A la Station de Trois-Rivières.—Des réparations minimes ont été faites aux estacades pour les renforcer, et des poteaux d'amarrage ont été posés aux endroits où la chose était nécessaire.

Station de Shawinigan.—Le fond et les côtés de la glissoire ont été partiellement réparés. On les a aussi rechevillés ; le tablier a été entouré de bois dûr. La partie du lambrissage de la pile n° 39 ayant été enlevée par la glace a été renouvelée ; on a aussi renouvelé les piles n°s 53, 54, 57, 58, 59, 60, 61 et 62 dans la baie de Shawinigan. Une ligne de téléphone a été construite de la glissoire de Shawinigan à celle de la Laurentian Telephone Company de la Grande Piles.

A Grand'Mère.—Des réparations minimes ont été faites à l'estacade principale.

A la Pointe Madeleine.—Deux piles d'amarrage n°s 11 et 12 ont été construites pour augmenter la capacité de l'estacade du côté est de la rivière.

1894-95

Station de Trois-Rivières.—Des réparations minimes ont été faites à l'estacade; 877 pieds de l'estacade à quatre battants ont été renforcés en ajoutant de chaque côté, sur toute leur étendue, des pièces de bois ; des poteaux d'amarrage, où la chose était nécessaire, ont aussi été posés.

A la station de Shawinigan.—Le fond et les côtés de la glissoire ont été partiellement réparés en renouvelant les pièces de bois détériorées; le tablier est entouré de bois dûr et le chevillage a été resserré.

Aux Iles des Hêtres.—(Nouvelle estacade de retention.). Sept piles d'ancrage, Nos. 68, 69, 70, 71, 72, 74 et 75 et les piles d'amoncellement Nos. 72 et 76 ont été construites ainsi que 950 pieds de l'estacade à trois pièces pour retenir les billots de sciage dans le chenal formé par les îles à cet endroit. Ces travaux ont été faits pour augmenter le capacité des estacades de cette station et aussi pour empêcher les billots de sciage de s'accumuler n trop grande quantité à la tête cette glissoire. Il y a un moyen plus économique de retenir les billots que dans la baie de Shawinigan, pour les trois raisons suivantes :

1. La fluctuation de la rivière est moins grande; l'eau monte de 22 pieds dans la baie, tandis qu'à l'île des Hêtres elle monte de 12 pieds.

2. Parce que le coût de ces ouvrages est beaucoup moins considérable aux Hêtres que dans la baie de Shawinigan; l'ouvrage construit dans la baie pour retenir 100,000 billots coûterait au delà de $60,000, tandis qu'à l'île des Hêtres, pour retenir 200,000 billots il n'a fallu dépenser que $3,000. La proportion est la même quant aux réparations.

3 Cet ouvrage, étant à deux milles en amont de la glissoire, empêche les billots de sciage de s'accumuler en trop grande quantité à la glissoire, où des accidents se produisent souvent.

A Grand'Mère.—Des réparations minimes ont été faites aux estacades.

Aux Grandes Piles.—On a réparé les piles Nos 4, 5, 6 et 7; on a aussi renouvelé 1,022 pieds de l'estacade simple à Les Plaines, en aval des chutes de Grandes Piles. On a aussi construit la section est de la ligne de téléphone reliant les chutes Shawinigan à Grandes Piles.

1895-96.

A Trois-Rivières.—La pile No 33, à l'île Saint-Quentin, a dû être reconstruite à partir des niveau de l'eau ; d'autres ont été partiellement démolies et les parties endommagées ont été remplacées et des poteaux d'amarrage ont été placés là où c'était

nécessaire. On s'est procuré des chaînes additionnelles pour solider l'estacade, en amont du pont du chemin de fer.

Le 31 décembre 1895, l'eau est montée considérablement dans le Saint-Maurice, la glace s'est mise en mouvement près du pont du chemin de fer et a emporté environ 2,000 pieds de l'estacade dans le Saint-Laurent, et plusieurs piles ont été considérablement endommagées.

A Shawinigan.—Le fond et les côtés de la glissoire ont été partiellement réparés. Des réparations minimes ont été faites à la maison d'habitation pour le gardien des estacades à la baie Shawinigan. Au commencement du mois de janvier 1896, la plus grande inondation qui s'était jamais vue s'est produite dans la rivière en hiver et des craintes sérieuses furent entretenues au sujet des estacades. Environ 800 pieds des estacades de la baie de Shawinigan ont été complètement détruits dans les chutes des Grès. On s'est procuré une certaine quantité de chaînes pour retenir les estacades plus sûrement.

A la Pointe à Bernard.—(Nouvelle estacade de retention). Les piles d'amarrage Nos 77, 78, 79, 80 et 81 ont été construites ainsi que 500 pieds de l'estacade à trois pièces en amont de la chute de Shawinigan.

A Grand'Mère.—Des travaux minimes ont été faits à l'estacade, en amont et en aval des chutes. On s'est procuré des chaînes additionnelles pour les estacades, et des réparations minimes ont aussi été faites.

Aux Grandes Piles.—Au printemps de 1894, des bancs de glace ont brisé les piles n°s 5, 6, 7, 8, 12, 13 et 14, qui à cause des dommages qu'elles ont subis, ont dû être reconstruites. Les côtés exposés des piles ont été pourvus de défenses en madriers. On a aussi renouvelé 1,663 pieds de l'estacade simple à Les Plaines, en aval des chutes de Grandes Piles.

1896-97.

A Trois-Rivières.—Les piles n°s 10, 12, 27, 30, 31 et 61, au pont du chemin de fer, ont été partiellement enlevées et les pièces de bois endommagées ont été renouvelées et remplacées par des nouvelles. On a aussi construit 550 pieds des estacades de trois et cinq pièces.

Des poteaux d'amarrage, partout où la chose était nécessaire, ont été renouvelés.

A La Pointe à Lambert.—(Nouvelle estacade de retention.) La construction des piles n°s 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98 et 99 a été faite.

A La Gabelle.—Une petite écluse a été construite, ainsi que la pile.

A Shawinigan.—La reconstruction de l'écluse bâtie en 1852 à la tête de la chute principale, a été terminée ; cette écluse avait été emportée durant l'année de 1896. Le fond et les côtés de la glissoire ont été partiellement renouvelés.

A la Pointe à Bernard.—Construction des piles n°s 84, 82 et 83.

A Grand'Mère.—Des réparations minimes ont été faites à l'estacade principale. On a fait à l'estacade simple, sur une longueur de 900 pieds, des améliorations pour empêcher les billots de sciage d'aller dans le tourbillon formé en aval des chutes de Grand'Mère.

Aux Grandes Piles.—On a réparé les piles n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8. On les a lambrissées de nouveau partout où la chose a été jugée à propos. Les poteaux d'amarrage ont été renouvelés et tout l'ouvrage a été mis en bonne condition. Mais l'année suivante on a aussi renouvelé 2,051 pieds de l'estacade simple des Plaines en aval des chutes de Grandes Piles.

A la Pointe à Madeleine.—Les piles n°s 11 et 12 ont été réparées.

1897-98.

A Trois-Rivières.—Les piles n°s 1, 3, 6, 8, 12, 19, 23, 25, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 40, 44, 50, 51, 53, 54, 56 et 61, ont été partiellement renouvelées; les pièces de bois détériorées ont été remplacées par des nouvelles.

A Shawinigan.—Des réparations minimes ont été faites aux piles n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13 et 86. Le fond et les côtés de la glissoire ont été partiellement réparés au moyen de pièces de bois créosoté. Le chevillage de l'estacade et de la glissoire a aussi été renouvelé. Des réparations minimes ont été faites à la maison du gardien des estacades à la baie de Shawinigan. Environ 1,800 pieds de l'estacade à trois battants ont été reformés. Les poteaux d'amarrage sur toutes les piles où la chose était nécessaire, ont été renouvelés.

A la Pointe à Bernard.—Des réparations minimes ont été faites aux piles n°s 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84 et 85.

A l'île des Hêtres.—Des réparations minimes ont été faites aux piles n°s 67, 69, 70, 71, 72, 87, 88 et 89.

A Grand'Mère.—Des réparations minimes ont été faites à la pile n° 1 et à l'estacade principale.

Aux Grandes Piles.—On a réparé les piles n°s 1, 2, 3, 3½, 4, 4½, 5, 6, 7 et 8. On les a replancheiés de nouveau. Les poteaux d'amarrage ont été renouvelés partout où la chose a été jugée nécessaire, et tout l'ouvrage a été mis en bonne condition pour l'année suivante.

A la Pointe à Madeleine.—Les piles n°s 11 et 12 ont été renouvelées.

1898-99.

A Trois-Rivières.—Des réparations ont été opérées aux piles Nos 26, 72, 74, 75, 76, 83, 21, 23, 63, 66 et 71.

A la Pointe à Lambert.—Des réparations minimes ont été faites aux piles Nos 92, 93, 94, 96, 97, 98, 99, 106 et 107.

A Shawinigan.—Des réparations minimes ont été faites aux piles Nos 4, 5, 6, 7, 9, 12, 40, 42, 54. Une section de glissoire a été renouvelée.

A La Pointe à Bernard.—Des réparations minimes ont été faites aux piles Nos 70, 80, 81, 84, 85, 86 et 87.

Aux Iles des Hêtres.—Des réparations minimes ont été faites aux piles Nos 68, 73, 74, 76, 87 et 88.

A Grand'Mère.—Deux piles d'amarrage portant les Nos 3 et 4 ont été construites.

Aux Grandes Iles.—Les piles Nos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 ont subi les réparations nécessaires.

A la Pointe Madeleine.—La pile n° 16 a été réparée.

Ce qui suit est un résumé des travaux les plus importants exécutés sur la rivière Saint-Maurice de 1851 au mois de juillet 1899.

De 1851 au 30 juin 1899, les dépenses totales ont été de		$1,157,651 32
Les récettes totales ont été de		245,776 22
Total		$ 911,875 10
Du 1er juillet 1892, quand je pris charge de ces ouvrages, à venir au 30 juin 1898, la dépense totale a été de	$ 86,612 07	
Les recettes totales ont été de	113,307 63	
Surplus		$ 26,695 56
En déduisant le surplus des six dernières années		26,695 56
Dépenses net au 30 juin 1898		$885,179 54

Il n'est que juste d'expliquer qu'en dépit des dépenses relativement minimes des six dernières années, la capacité des estacades a été augmentée pour l'accommodation sûre des billots de sciage de $260,000 à tout près de un million, c'est-à-dire tout près de quatre fois la capacité qu'avaient ces ouvrages quand j'en pris la charge et cela en tant que des dépenses ordinaires encourues pour l'administration et les réparations.

On verra facilement par l'état ci-dessous, les différents endroits où les accommodations ont été augmentées et dans quelle proportion :—

		Ancienne capacité.	Présente capacité.
		Billots.	Billots.
Station de Trois-Rivières—			
Cap-aux-Corneilles,	2 mille de la sortie........	100,000	200,000
Pointe à Lambert	4 "	....	30,000
Station de Shawinigan—			
Ile aux Tourtes	17 "	....	150,000
Baie de Shawinigan	20 "	60,000	60,000
Rivière Shawinigan	20 "	....	10,000
Ile de la Chute en amont de la glissoire	22 "	....	80,000
Pointe à Bernard	23 "	.. ..	50,000
Iles des Hêtres	24 "	....	150,000
Station de Grand'Mère—			
Petites Piles	34 "	....	30,000
Station des Grandes Piles—			
Grande Piles	37 "	100,000	100,000
Pointe à Madeleine	38 "	....	100,000
		260,000	960,000

Si nous établissons une comparaison entre les dépenses et les revenus de la présente année, avec les dépenses et les recettes des trente-une dernières années, on obtient le résultat suivant :—

ETAT indiquant le nombre de billots de sciage qui ont passé par les ouvrages du gouvernement, la dépense pour le personnel, l'administration, les réparations et la construction ; aussi un état des recettes nettes sur les ouvrages du Saint-Maurice durant les 31 années du 1er juillet 1867 au 30 juin 1899 :—

Année.	Nombre de billots de sciage.	Recettes brutes.	Entretien et personnel.	Réparations et améliorations.	Total pour le personnel et réparations.	Recettes nettes.	Déficit.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1867-8.. ...	264,970	7,635 98	9,914 15	6,351 81	16,265 96	....	8,629 98
1868-9.......	434,693	7,151 25	9,668 64	3,258 51	12,927 15	....	5,775 90
1869-70.	230,037	15,706 89	9,168 67	7,258 72	17,002 79	....	1,295 90
1870-1. ..	326,949	9,430 42	11,489 30	5,183 99	17,085 80	....	7,625 38
1871-2..... ..	335,418	11,297 15	12,311 53	5,522 19	18,232 05	....	6,934 91
1872-3.	264,591	12,189 41	16,356 60	7,092 43	23,877 03	....	11,688 62
1873-4. .	411,037	11,108 12	17,767 31	9,560 48	27,771 39	....	16,663 27
1874-5... ..	387,334	15,363 80	17,851 96	9,036 50	27,460 07	. . ..	12,096 27
1875-6.......	291,183	13,900 16	18,251 84	4,490 87	23,310 71	....	9,410 55
1876-7.	220,635	11,338 48	13,675 26	5,892 27	20,185 53	....	8,847 05
1877-8......	207,810	7,913 40	12,759 50	6,232 87	19,542 37	. ...	11,628 97
1878-9	160,414	6,136 94	13,355 19	4,291 19	18,205 38	....	12,068 44
1879-80	23,508	1,023 26	14,823 10	8,497 07	24,093 69	....	23,070 43
1880-1.	93,836	7,592 62	14,993 41	3,831 27	19,403 18	. ...	11,810 56
1881-2.	339,978	11,939 64	17,768 48	9,167 21	27,545 69	....	15,706 05
1882-3.......	461,845	16,288 01	15,460 92	5,524 73	20,985 65	....	4,697 64
1883-4.. . ..	200,547	13,511 36	15,160 55	5,008 37	20,168 92	. ...	6,657 56
1884-5.	226,443	5,127 64	17,092 03	6,103 62	23,195 65	....	18,068 01
1885-6.	107,233	669 13	18,698 12	14,316 58	33,014 70	... .	32,345 57
1886-7	271,251	5,554 19	19,198 46	18,751 96	37,950 42	. .. . ..	32,396 23
1887-8	213,740	4,246 17	16,943 92	18,242 52	35,186 44	... .	30,940 37
1888-9.......	228,203	7,423 27	21,290 72	5,517 33	26,808 05	....	19,484 98
1889-90 .. .	197,365	4,242 18	13,957 09	4,753 76	18,710 84	....	14,468 67
1890-1.......	203,099	3,953 87	17,155 67	6,638 78	23,794 45	....	19,840 58
1891-2.	282,738	4,520 50	15,658 83	4,332 75	19,991 55	... .	15,471 08
1892-3. .. .	569,703	11,114 90	9,259 89	831 13	10,090 99	1,023 91	.. ..
1893-4.	755,657	14,544 55	7,565 65	2,545 09	10.110 77	1,433 78	....
1894-5... ..	779,892	14,305 53	6,512 83	4,001 34	10,514 17	3,792 36	....
1895-6. . . .	1,163,610	21,358 74	8,114 01	5,645 38	13,759 39	7,599 36	....
1896-7.......	1,240,459	22,090 50	8,647 72	9,816 21	18,563 93	3,426 57	....
1897-8..... ..	1,763,908	29,893 41	8,217 26	15,355 56	23,572 82	6,320 59	....
1898-9.	1,374.742	21,418 47	8,988 71	8.657 22	17,645 93	3,772 54	....

L'élévation de l'eau aux Grandes Piles correspond à 298.39 pieds au-dessous du niveau du Saint-Laurent.

La moyenne fluctuation du service du niveau de l'eau, pour chaque mois durant la saison d'ouvrage, pour les sept dernières années a été telle que démontrée comme suit:—

TABLE de la moyenne des élévations de l'eau en pieds et dixièmes au-dessus du zéro des Grandes Piles. Mesure du tirant d'eau dans chaque mois de la saison d'ouvrage, août 1892 à novembre 1898.

Année.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.
1892	....	....	....	....	7·5	3·8	4·7	5·1
1893	3·9	12·7	10·4	6·1	4·6	5·0	4·1	3·6
1894	8·5	13·2	8·8	7·6	5·3	4·2	7·5	8·1
1895	....	14·0	9·2	5·9	6·3	5·1	4·1	4·4
1896	9·7	13·3	7·7	6·4	3·4	2·6	3·3	8·5
1897	6·4	14·7	9·4	6·7	5·3	4·4	3·1	2·7
1898	9·5	10·9	9·0	7·4	5·2	5·0	5·8	6·7

1898-99.

Les travaux faits durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1899, ont déjà été décrits. Le dernier enlèvement de billots eut lieu à Trois-Rivières le 20 août 1898. Les derniers billots pour Trois-Rivières furent enlevés de l'estacade au pont du chemin de fer le 12 octobre 1898.

L'exposé suivant fourni par le percepteur des droits de glissoires et d'estacades démontre la quantité des différentes sortes de bois qui passent les travaux du gouvernement, durant la saison 1898 ensemble avec le montant du revenu comme taxe, pour l'année fiscale, couverte par ce rapport:—

Exposé du nombre de billots de sciage, etc., qui passèrent par la glissoire et les travaux du gouvernement sur la rivière Saint-Maurice pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1899:—

Billots de sciage	935,291
Billots de bois mou	437,683
Cèdres ronds et équarrés	11,688
Total	1,384,662

Le revenu accru ci-dessus $21,418.47.

Les dépenses suivantes ont été encourues, pour entretien, réparations et améliorations, pendant l'année fiscale:—

Personnel et entretien	$ 8,988 71
Réparations et améliorations:—	
Station Grandes Piles	2,417 48
Grand'Mère	2,004 47
Shawinigan	1,563 33
Trois-Rivières	2,671 94

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. THOS. BERLINGUET,

Ingénieur surintendant.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DES DISTRICTS DE TRENT ET DE NEWCASTLE.

(Par R. B. ROGERS, ingénieur surintendant.)

PETERBOROUGH, 23 décembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des travaux faits sous mon contrôle pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1899.

Les travaux sous ma surveillance dans ce district sont exécutés pour deux fins : ceux exécutés dans l'intérêt de la navigation et ceux exécutés dans l'intérêt des marchands de bois. Les premiers, tels que écluses et canaux, sont sous le contrôle du département des chemins de fer et canaux, les derniers, tel que glissoires et estacades, ainsi que les améliorations de la navigation de la rivière, sont sous le contrôle du département des travaux publics. Les travaux sont situés le long de la Trent et ses eaux supérieures entre la baie de Quinté au sud et le lac Balsam au nord, une distance d'à peu près 170 milles. Il y a une grande nappe d'eau, atteignant aussi loin au nord que les eaux de la Madawaska, au nord-ouest comprenant une aire de plus de 2,000 milles carrés : la régularité de ce cours d'eau est devenue une matière importante à la navigation, pour la descente du bois de charpente et des nombreuses industries localisées le long de la route. L'eau, pendant toute la saison, fut à peu près normale, quoique l'inondation du printemps fut en quelque sorte plus grande qu'à l'ordinaire, mais elle passa sans faire plus de dommages que d'habitude aux travaux.

Les travaux sont maintenant en bonne condition à l'exception de la glissoire de Fenelon Falls, dont on parlera plus tard. La plupart des grands travaux qui sont nécessaires pour le passage des billots, sont maintenant faits, afin qu'à l'avenir, à moins que d'autres grands travaux soient érigés pour déchargement, les dépenses pour entretien et réparations seront plus faibles que les années passées.

Les réparations suivantes furent exécutées à differentes stations pendant l'année :

CHUTES FÉNÉLON.

La glissoire de la station des chutes Fénélon a été enlevée durant la descente d'une quantité de billots qui passèrent à travers. Une somme de $4,000 a spécialement été votée pour cet ouvrage. On commença la construction de cette glissoire, et au 30 juin on avait dépensé $1,075.83. Les propriétaires des pouvoirs d'eau de la localité exposèrent que en construisant la glissoire à l'endroit originairement proposé, on leur causerait des dommages, et ils demandèrent d'en changer la localisation. L'ouvrage était à moitié terminé quand ces propriétaires découvrirent que la site le plus avantageux pour eux et pour le public était le site de l'ancienne glissoire. Il était cependant trop tard pour faire le changement demandé, et la glissoire fut construite à l'endroit d'abord désigné. On la fît cependant plus courte, ce qui eut pour effet de le rendre moins coûteux que celle qu'on avait d'abord proposée.

BUCKHORN.

Le pilier du sud de la glissoire a été consolidé par la construction d'un nouveau pilier en aval de celui-ci. Ce pilier sert aussi à retenir l'eau dans le chenal d'en aval et facilite grandement la descente des billots passant par la glissoire. On a aussi enlevé les cailloux qu'il y avait en aval de la glissoire. Les portes de la glissoire furent renouvelées.

LAC KATCHEWANNOE.

On a réparé l'estacade entre les billots et les chenaux navigables ; les réparations ont consisté à poser de nouvelles chaînes et renforcer l'alignement de l'estacade.

HASTINGS.

Le planchéiage de l'estacade a été réparé et des nouvelles poutrelles ont été fournies.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur-surintendant.

PONTS.

Il est peut-être démontré que dans les vieilles provinces du Dominion, le gouvernement fédéral s'est tracé comme une règle de prendre sous son contrôle exclusif la construction et l'entretien des ponts de chemins interprovinciaux et les ponts nécessaires sur les cours d'eau. Dans les districts non entièrement colonisés des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Canada a entrepris de pourvoir à l'érection et au maintien des ponts de chemins ordinaires sur les grands cours d'eau ; les ponts qui sont urgents pour fournir des communications non interrompues à travers les voies et les grands chemins d'importance nationale, lesquels, ni les municipalités, peut-être plus immédiatement favorisées par les structures, ni les autorités territoriales concernées plus directement pourraient ériger et entretenir à leurs frais.

Durant le dernier exercice, des travaux ont été faits aux ponts ci-dessous:

OTTAWA

Pont des Sapeurs.—Le chemin de voitures a été élargi de 7 pieds du côté nord. On a enlevé le couronnement de l'ancienne mouraille, le garde-fou, le trottoir, etc., et un nouveau trottoir sur une structure en acier a été construit en dehors du mur. L'ancien garde-fou en acier a été posé sur la nouvelle construction et on en a renouvelé les parties brises. Le nouveau trottoir a huit pieds de largeur et s'étend sur toute la longueur du point. Il a pour appui cinq poteaux sur piliers en pierre et quinze longrines à treillis. Le trottoir se compose de deux rangs de madriers supérieurs de deux rangs de madriers posés transversalement, les madriers inférieurs étant de trois pouces et les madriers supérieurs de deux pouces. On a macadamisé l'espace compris entre l'ancien pavage et le nouveau trottoir en attendant qu'un pavage en asphalte soit posé. Le montant dépensé à été de $2,324.30.

Pont de la rue Maria.—L'arche centrale au-dessus du canal Rideau a été renforcée au moyen de poutres en bois de dix pouces sur douze, appuyées sur des poteaux posés verticalement sur les piliers supportant le pont. On a aussi chevillé de nouveau l'arche à l'ouest de l'arche principale. On a renouvelé en madrier de trois pouces le terrassement sur une longueur de 30 pieds. Le trottoir du côté nord été exhaussé et la partie centrale au-dessus du canal en a été renouvelé en madriers de trois pouces. Les gardes-fous ont été solidés. Le montant dépensé a été de $464.65.

Ponts de la Chuudière au-dessus des glissoires.—On a posé une nouvelle traverse sur l'aile conduisant à l'île Victoria; le chemin des voitures et les trottoirs ont été réparés et nettoyés, et durant l'hiver, la neige et la glace ont été enlevées des trottoirs.

Pont Union, entre Ottawa et Hull.—On a renouvelé, en madriers de pin de trois pouces, le tablier du côté nord sur une longueur de 160 pieds et une largeur de 13 pieds. Les trottoirs de chaque côté ont été réparés. Le trottoir de extrémité sud du côté est a été renouvelé en madrier en pin de trois pouces sur une longueur de 127 pieds et une largeur de 7 pieds.

Chaussée entre Ottawa et Hull.—Le mur de la chausée du côté ouest a été jointoyé de ciment et de mortier. On a réparé les trottoirs, les garde-fous, et les trous dans le chemin de voiture ont été remplis. Le montant dépensé dans les trois ouvrages ci-dessus a été de $7,088.98.

EDMONTON.

Edmonton est situé sur le côté nord de la rivière Saskatchewan-nord, dans le district l'Alberta, Territoire du Nord-Ouest, sur le terrain élevé de la vallée profonde de la Saskatchewan, à peu près 192 milles au nord de Calgary.

Sur chaque côté de la rivière, le plateau le plus élevé est à une hauteur d'à peu près 190 pieds au-dessus du niveau de la rivière et la pente du côté du plateau ou vallée étroite est très rapide.

Sur le côté sud de la rivière vis-à-vis le village d'Edmonton est Edmonton-sud, le terminus du chemin de fer Calgary et Edmonton (Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique) par lequel tout le fret d'Edmonton et des districts du nord, est obligé de traverser la rivière sur bachots et chalands et pendant la saison des glaces et des hautes eaux, ce qui est un inconvénient et quelquefois un grand danger pour la vie et les marchandises. En 1892, un examen fut fait par le gouvernement du Dominion pour choisir un site pour le pont de trafic sur la Saskatchewan et l'Edmonton. La localité du pont fut fixée presque vis-à-vis le centre du village où des chemins conduisant au pied des collines existaient ou pouvaient facilement être tracés. Il fut décidé de construire un pont de trafic de grand chemin et la localité fut choisie avec cette idée en vue; plus tard le village d'Edmonton offrit une contribution de $25,000 pour la construction, à condition que le gouvernement bâtirait un pont de chemin de fer et de trafic. Ceci fut accepté et des plans ordonnés.

Des soumissions furent demandées pour les travaux de construction de la maçonnerie en juillet 1897, et le contrat fut accordé à François Lemoine, de Montréal, le 10 août 1897, pour la somme ronde de $36,500, non compris les pilotis de fondation, lesquels devaient être payés $1 par pied linéaire dans l'ouvrage. Les travaux sous contrat comprenaient la construction de trois piliers et de deux culées, ainsi que les pilotis de fondation, les approches de chemins des deux côtés. Les travaux commencèrent au commencement de septembre 1897, mais furent interrompus le 9 novembre pour l'hiver. Ils furent repris le 27 mars 1898 et terminés le 20 juin.

Les piliers, axe en axe et les culées qui sont faits entièrement de béton ont 173 pieds 8 pouces de distance. Ils sont de section rectangulaire et recouverts d'un chapiteau de pierre taillée pour les plaques d'assise du pont ; à la base avec et contre le courant, les bouts sont arrondis et le brise-glace élevé avec une pente de 1 à 1. La plus petite section au sommet est 7 x 24 pieds et la plus grande section à sa base 9—3 pieds par 35—3 pieds. Les caissons ont une largeur de 14—5 pieds et un longueur extrême de 52—5 pieds, l'aire de fondation étant de 656 pieds carrés. La hauteur totale des piliers au-dessus des fondations a une moyenne de 38 pieds et au-dessus du niveau des eaux basses de 30 pieds. Les piliers ont leurs fondations en dessous du dépôt d'alluvion fait par la rivière sur la glaise durcie, laquelle ne change pas et est de mêmes matériaux que ceux qui forment la fondation des gros amas joignant la rivière. Ces matériaux sont appelés par les mineurs, tuf ou roches du pasy. Leur dureté varie

beaucoup ; quelques endroits sont trouvés relativement mous tandis que d'autres sont aussi durs que des schists ; excepté toutefois l'espèce la plus dure qui se pulvérise aussitôt exposé à l'air.

Pilier nord.—Cinq pieds de profondeur de graviers furent enlevés au pilier nord, un total d'à peu près 250 verges cubes. A cette profondeur, 7 pieds au-dessous de l'extrême niveau d'eau basse, une couche dure d'argile fut atteinte. Après examen on s'aperçut que c'était seulement une croûte mince d'à peu près 8 pouces d'épaisseur recouverte par la glaise ordinaire.

Des pilotis furent commandés pour les fondations. Les batardeaux furent les premiers placés et les pilotis enfoncés jusqu'à une couche très dure. Ils furent ensuite coupés 5 pieds au-dessous du niveau d'eau basse et solidement remplis de ciment de Portland.

Pilier du centre.—A peu près 250 pieds cubes de gravier furent enlevés des fondations, à une profondeur de 7½ pieds d'eau, la profondeur des graviers ayant une moyenne de 5 pieds. Ces graviers furent recouverts par une couche épaisse de glaise durcie, l'aire de fondation fut sondée à différents endroits et rien ne démontra qu'il y eut de couche molle ou de trou et ces matériaux furent déclarés après examen, parfaitement saufs pour la fondation du pilier.

Pilier sud.—La profondeur des graviers est d'une moyenne de 6 pouces et la quantité de matériaux enlevés de 25 verges cubes.

La stratification est à peu près la même qu'au pilier nord quoique en général plus dure. Des pilotis furent enfoncés de la même manière que décrite pour le pilier nord ; 67 pilotis furent enfoncés dans chacun de ces piliers.

Caissons.—Les batardeaux pour les trois piliers furent faits en pin de 12 pouces x 12 pouces de la Colombie-Britannique. Tous les joints furent calfatés, et une fois placés, de la glaise fut mise à l'extérieur et autour de la base. On commença ensuite à les remplir de béton et ce béton fut placé sous l'eau à une profondeur de 3 pieds avec une boîte construite expressément pour cette fin. Après avoir attendu trois jours pour donner à cette couche le temps de se placer, les batardeaux furent mis à sec avec des pompes et on continua de mettre du béton jusqu'au niveau d'eau basse, à sec, bien étendu et entassé sous les traverses et au-dessus des pilotis. Le corps du pilier fut commencé au niveau d'eau basse et élevé dans un caisson de bois. Des planches longues et embouvetées furent employées pour mouler les surfaces droites et des feuilles de fer soutenus par des barres de bois pour les bouts recourbés.

Culées.—A peu près 450 verges cubes d'amas de terre, enlevés des fondations et 45 pilotis furent enfoncés jusqu'à fondation solide pour chaque culée. Ces pilotis furent coupés 6 pouces au-dessus du niveau et un grillage solide posé sur le dessus. Le béton fut bien placé autour de la tête des pilotis et entre les pièces formant le grillage. Pas un morceau de la charpente ne fut exposé.

Béton.—Les proportions et ingrédients pour béton furent mesurés par volume, un baril de ciment ayant été pris comme unité.

Les proportions furent comme suit :—

1 ciment Portland; 1¾ à 2 sable; 5 pierre cassée (grandeur 2½ pouces).

Un béton plus fin employé comme surface fut composé comme suit :

1 ciment Portland; 1½ sable; 4 pierre cassée (grandeur 1½ pouce). Les surfaces furent mélangées en même temps dans les mêmes couches.

Avant de placer le béton pour surfaces, du mortier de ciment de 1 ciment à 1 sable fut étendu sur la première couche, près des planches formant les caissons. Le béton fut ensuite déposé, travaillé et enfoncé avec une pelle, durcissant le ciment le long de la surface du moule et remplissant tous les vides. De cette manière, la surface fut aplanie montrant après l'enlèvement des caissons de bois, une surface plane sans irrégularités. Avant de mettre une autre couche, le béton fut gratté, balayé et mouillé d'un côté à l'autre.

Pendant les chaleurs le béton frais fut protégé des rayons du soleil par des draps de canevas, mouillés et arrosés de temps en temps.

Ciment et examen du ciment.—L'ouvrage fut entièrement fait avec du ciment de Portland. Une douzaine de barils de ciment "Josson et Belgian" et douze cents barils de ciment "Samson ou Owen-Sound" furent employés pour ces travaux. Parmi ce nombre douze barils furent rejetés.

La force extensible pour la plupart des briquettes faites après neuf jours d'immersion dans l'eau, était de plus de 500 livres au pouce carré, les briquettes ayant durci pendant dix-huit heures, avant l'immersion. Quelques examens donnèrent une force de plus de 650 livres au pouce carré à cet âge. Ces examens furent très satisfaisants quand on considère qu'ils ont été faits sans tous les soins pris dans les laboratoires, et sans battage extra, quand la gelée de la nuit était très fréquente.

L'examen des briquettes, 1 de ciment à 2 de sable, fut également satisfaisant tant pour leur force extensible que pour leur force d'écrasement.

Maçonnerie à pierres perdues.—A peu près 300 verges cubes de pierre furent déposées autour des caissons.

APPROCHES.

Approche nord.—Cette approche a 150 pieds de long et 20 pieds de large au haut. Sa plus grande hauteur est de 10½ pieds où elle se joint à la culée. Les matériaux employés pour remplir sont un mélange de cendres, de charbon et de glaise.

Le droit de passage fut obtenu des propriétaires de cette approche pour le village d'Edmonton, moyennant la somme de $100.

Approche sud.—Cette approche consiste en une excavation de 150 pieds de long et 20 pieds de large à sa base, la plus grande hauteur de l'excavation étant de 5 pieds. Droit de passage, 66 pieds de large et 200 pieds de long, fut transféré des propriétaires au village d'Edmonton sans frais.

La dépense totale pendant l'année fiscale finissant le 30 juin est comme suit :

Prix de contrat pour piliers, culées maçonneries en pierres perdues, caissons, approches	$36,500.00
Pilotis de fondation, 3,549¾ pieds linéaires et $1 du pied linéaire	3,549.75
Bois de grillage pour culées, 5,042 p., M. P., à $30.00 (somme ronde)	151.86
Hauteur additionnelle de 2 pieds aux piliers et culées (béton)	1,500.00
Surintendance, inspections, dépenses de voyages, etc	1,867.53
Total	$43,569.14

A la fin de l'année fiscale les plans et les descriptions pour la structure d'acier étant presque prêts, il fut décidé de demander des soumissions dans un court délai.

Durant l'année fiscale un contrat a été passé avec la Dominion Bridge Company pour la construction d'une superstructure en acier, consistant en cinq arches de 173 pieds et 8 pouces, pour la somme de $46,332. L'ouvrage n'était pas terminé à la fin de l'année fiscale. Durant l'exercice, le ministère construisit aussi un brise-glaces en face du pilier sud du pont, à une distance de 100 pieds de celui-ci. Bien qu'on ne prévoyait aucun danger pour les piliers du pont, on a construit ce brise-glace comme mesure de précaution contre une hausse inattendue des glaces de la rivière Saskatchewan au printemps. Il est situé au pied du plus fort courant, et à l'endroit où la glace descend avec le plus de rapidité. Ce brise-glace sert à la fois à briser la glace montante et empêcher le bois de commerce et des billots qui passent à cet endroit avec une grande rapidité, de se former en barrage autour des piliers du pont.

A environ 1¼ mille en amont du site du pont, il y a un barrage en roc dans la rivière, formant un rapide étroit où la glace, le printemps, s'amoncelle parfois, quoique rarement, et obstrue le cours de la rivière, qui peut monter de 5 ou 10 pieds, avant la débâcle de la glace. Cette glace se précipite alors en descendant dans la rivière comme au sommet d'une vague ; et, avant d'arriver au pont, elle n'a pas le temps de se briser ou de perdre un peu de sa consistance. Le brise-glace est destiné à recevoir le premier choc de cette masse descendante, et en outre, il empêchera les billots de se former en barrage autour des piliers du pont. On commença la construction du brise-glace le 6 mars, et le 31 mars, c'est-à-dire après 23 jours de travail, tout était terminé. L'ouvrage a été fait à la journée. La longueur totale est de 42 pieds sur 18 pieds de largeur. L'extrémité faisant face au courant est à angle de 90°, et est de 1½ à 1 pieds au-dessus du bas niveau de l'eau. La hauteur totale est de 21 pieds, et il baigne dans 7 pieds d'eau. Il a pour base un fond permanent solide de glaise durcie. Six pieux d'ancrage ont été enfoncés dans le coffrage, et l'extrémité faisant face au courant a été recouverte de pièces en fer solidement chevillées à la charpente en bois. Du pin de la Colombie-Britannique a été employé dans la construction de ce brise-lames.

Le dépense se repartit comme suit :—

Bois	$1,094 03
Pierres de lestage et de fondation	504 00
Gages, camionnage, etc	797 12
Fer, quincaillerie, ferblanterie, etc	779 22
Dépenses imprévues	24 00
Total	$3,198 37

PONT DE BANFF.

Ce pont a été construit sur la rivière Spray, dans le district d'Alberta, par la législature locale. Une aide ayant été demandée au gouvernement du Dominion, une somme de $3,087.93 a été accordée pour la construction de ce pont.

LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, EXAMENS ET INSPECTIONS.

Les places ou travaux suivants furent visités par les ingénieurs pour des fins d'inspection, d'examen ou de levés hydrographiques pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1899:—

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom.	Comté.	Nom.	Comté.
Arichat	Richmond.	Malignant Cove	Antigonish.
Baddeck	Victoria.	Margaree, brise-lames de	Inverness.
Bedford	Halifax.	Morrison's Point	Victoria.
Big Pond	Cap-Breton.	McNair's Cove	Antigonish.
Caribou Island	Pictou.	North Ingonish	Victoria.
Chebogue	Yarmouth.	North Side East Bay	Cap-Breton.
Cow Bay	Cap-Breton.	Port Hillford	Guysboro.
Cribbin's Point	Antigonish.	Port Hood	Inverness.
Englishtown	Victoria.	River John	Pictou.
Grand Etang Bridge	Inverness.	Ross' Wharf, dragage	Victoria.
" dragage	"	Scotch Cove	"
Grand Narrows	Cap-Breton.	Tracadie	Antigonish.
Harbour au Bouche	Antigonish	Whycocomagh	Inverness.
Iona	Victoria.	Windsor	Hants.
Mabou	Inverness.		

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Alberton	Prince.	Miminigash	Prince.
Brae	"	North Rustico	Queen's.
Belfast	Queen's.	New London	"
Clifton	"	Red Point	"
Canoe Cove	"	Souris	King's.
Crapaud	"	St. Mary's Bay	"
Charlottetown	"	Sturgeon	"
Cap Traverse	Prince.	St. Peters	"
Georgetown	King's.	South Rustico	Queen's.
Graham's Pond	"	Tignish	Prince.
Hickey's Pier	Queen's.	Vernon River	Queen's.
Mill Creek	King's.	Wood Island	"
Mink River	"	West Point	Prince.
Montague	"	Woolfville	King's.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom.	Comté.	Nom.	Comté.
Alemek	Gloucester.	High and Low Water Wharf (R. St. John)	Queen's.
Anderson's Hollow	Albert.	Hopewell Station	Albert.
Bathurst	Gloucester.	Jemseg (R. St. John)	Queen's.
Bay du Vin	Northumberland.	L'Etang	Charlotte.
Black River	Saint-Jean.	McGowan's (R. St. John)	Sunbury.
Buctouche	Kent.	Mispec	St. John.
Burnt Church	Northumberland.	Negro Point	"
Campbellton	Restigouche.	Newcastle	Northumberland.
Cape Tormentine	Westmoreland.	Oromocto (R. St. John)	Sunbury.
Caraquet	Gloucester.	Quaco	St. John.
Caraquet (en bas)	"	Richibucto	Kent.
Caraquet (en haut)	"	Salmon River (R. St. John)	Queen's.
Chatham	Northumberland.	Salmon River (en haut)	Albert.
Clifton	Gloucester.	Sewell's Wharf (R. St. John)	Sunbury.
Cocagne	Kent.	Shippegan	Gloucester.
Cole's Island (R. St. John)	Queen's.	Springhill (R. St. John)	York.
Dalhousie	Restigouche.	St. John Harbour	St. John.
Edgett's Landing	Albert.	Thompson's Wharf (R. St. John)	Queen's.
Fort Dufferin	Saint-Jean.	Tobique	Victoria.
Gerow's Wharf (R. St. John)	Queen's.	Tracadie	Gloucester.
Grand Anse	Gloucester.	Two Rivers	Albert.
Grand Lake (R. St. John)	Queen's.	Tynemouth Creek	St. John.
Grand Manan	Charlotte.	Washademoak (R. St. John)	Queen's.
Grimross Canal (R. St. John)	Queen's.	Wilson's Beach	Charlotte.
Herring Cove	Albert.		

QUÉBEC.

Bic	Rimouski.	Matane	Rimouski.
Berthier (en haut)	Berthier.	Oak Point	Bonaventure.
Cap à l'Aigle	Charlevoix.	Port au Persil	Charlevoix.
Grosse Roche	Rimouski.	Rimouski	Rimouski.
Ile aux Coudres	Charlevoix.	Rivière du Loup (en haut)	Maskinongé.
Ile Verte	Temiscouata.	St. Jean, I.O	Montmorency.
Lachine	Jacques Cartier.	St. Michel	Bellechasse.
Les Boules	Rimouski.	Trois Pistoles	Temiscouata.

ONTARIO.

Burlington Channel	Wentworth.	Port Colborne	Welland.
Collingwood	Simcoe.	Port Elgin	Bruce.
Hawkstone	"	Port Maitland	Monk.
Kingston	Frontenac.	Picton	Prince Edward.
Niagara River	Welland.	Severn River	Ontario.
Oakville	Halton.	Thornbury	Grey.
Owen Sound	Grey.	Wolfe Island	Frontenac.

Pendant l'année 1897-98, 979 documents officiels furent expédiés par le secrétaire du département, au bureau de l'ingénieur-en-chef, pour rapport ou action. Plus de 11,000 lettres furent reçues des ingénieurs résidents ou autres, et 5,279 furent expédiées.

En terminant, c'est pour moi un grand plaisir de féliciter les fonctionnaires sous mon contrôle pour le zèle qu'ils ont montré dans la direction et l'exécution des travaux qui leur ont été confiés ; sans que le personnel ait été augmenté d'une façon appréciable, les affaires de cette branche du ministère se sont accrues de plus de 25 pour 100 depuis les deux dernières années.

E. D. LAFLEUR,

Ingénieur-en-chef-suppléant, Travaux publics du Canada.

PARTIE V

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1899

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

BUREAU DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE,
OTTAWA, 6 avril 1900.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat pendant les douze mois terminés le 30 juin 1899.

Le rapport, comme celui de l'année dernière est précédé d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes terrestres et sous-marines en activité, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis, et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires faisant connaître les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

J. R. ROY,
Secrétaire-suppléant, ministère des Travaux publics.

TABLEAUX ANNEXÉS AU RAPPORT.

Les tableaux ordinaires annexés à ce rapport faisant connaître les bureaux, les télégraphistes, etc., contiennent tous les changements et additions faites jusqu'au 30 juin dernier.

D. H. KEELY,
Surintendant général.

OTTAWA, 6 avril 1900.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes de terre.	Câbles.	*Total.	Nombre de bureaux.	Moy'ne annuelle de messages envoyés.
			Milles.	Nœuds.			
Terreneuve	Port au Basque—Cap-Ray.	1883	14	....	14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat Cove (avec lignes de ceinture).........	1880-98	147¼	....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or.	1880	......	½	148¼	13	3,000
" ..	" le havre de Ste-Anne	1887	....	¼			
" ..	" " d'Ingonish..	1887	....	¼			
" ..	Meat-Cove—Ile Saint-Paul......	1890	....	20	23	2	50
" ..	Sur l'île Saint-Paul..........	1890	3	....			
" ..	Mabou—Chéticamp..............	1887	63	....	63	7	2,500
" ..	Barrington—Cape-Sable	1883	16	....			
" ..	A travers le chenal Bear-Point	1883	....	1½	17¾	(Louée).	
" ..	" " du phare..	1883	....	¼			
N.-Brunswick ..	Chatham—Escuminac	1885	42	....	42	5	600
" ..	*Réseau de Baie de Fundy :*						
" ..	Eastport—Campobello	1880	....	1¾			
" ..	Sur la terre ferme d'Eastport..	1880	½	....			
" ..	Sur l'île Campobello..........	1880	7½	....			
" ..	Campobello—Grand-Manan...	1880	....	7¼			
" ..	Sur l'île Grand-Manan........	1880	25¼	....	44¼	8	2,500
" ..	Grand-Manan—Ile Cheney...	1890	....	½			
" ..	Sur l'île Cheney	1890	¾	....			
" ..	Ile Cheney—Ile Whitehead...	1890	....	¾			
Québec.........	Baie Saint-Paul—Chicoutimi.	1881	92	....	92	6	
"	Branche de Saint-Alexis à l'anse Saint-Jean	1898	40	....	40	1	
"	Malbaie—Grande-Romaine..	1881-98	628½	....			12,000
"	A travers la rivière Saguenay.	1883	....	1¼	667¾	40	
"	Bersimis à Manicouagan.....	1883	....	12			
"	Manicouagan à Godbout.....	1883	... ...	26			
"	*Réseau de la quarantaine :*						
"	Québec—L'Ange-Gardien.....	1885	13	......			
"	L'Ange-Gardien — Ile - d'Orléans...	1885	....	¾			
"	Sur l'île d'Orléans............	1885	29¼	....	52¾	7	2,300
"	Ile d'Orléans—Ile Réaux.....	1889	... . ..	2			
"	Sur l'île Réaux..	1889	2½	....			
"	Ile Réaux—Grosse-Ile	1889	....	2			
"	Sur la Grosse-Ile (en totalité).	1885-94	3¼	....			
"	*Réseau d'Anticosti :*						
"	Gaspé—L'Anse à Fougère....	1881	28	....			
"	L'Anse à Fougère—Anticosti..	1881	... ..	44¼	316½	10	1,500
"	Sur l'île d'Anticosti	1881-90	223¼	... .			
"	Anticosti—Lg-Pointe, Mingan.	1890	....	21			
"	Meat-Cove (C.-B.)—Iles de la Madeleine.....	1880	....	55	138½	9	2,000
"	Sur les îles de la Madeleine...	1881	83	½			
Ontario	*Réseau de l'île Pelée :*						
"	Leamington—Pointe-Pelée....	1889	12	....			
"	Pointe-Pelée—Ile Pelée	1889	....	9½	34	10	800
"	Sur l'île Pelée	1889-98	12½	....			
Nord-Ouest.....	Qu'Appelle—Edmonton et Saint-Albert	1883-87	607½	....	607½	15	4,700
"	Mâch. d'Orignal—Mont. de Bois..	1885	90½	....	90½	2	300
C.-Britannique..	Ashcroft—Barkerville...........	1878-87	276½	....	276½	8	4,500
" ..	Victoria—Cap-Beale.	1891	118	....	118	7	150
" ..	Nanaïmo—Comox et Alberni.. ...	1893-95	110½	....	110½	8	7,000
" ..	Ashcroft—Lillooet	1896	62	....	62	1	500
	Total....	....	2,751½	207¼	2,958¾	164	44,400

* Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont considérés comme milles statutaires.

NOTE—Depuis la fin de l'exercice 1898-99, les lignes suivantes ont été construites :—

	Milles.
Yukon, Lac Bennett, Dawson et Atlin	639
Colombie-Britannique, Kamloops, Bas-Nicola	67
" Alberni, Cap-Beale	57

Et sur la côte nord du Saint-Laurent, des travaux préliminaires considérables ont été faits pour prolonger la ligne au-delà de la Romaine jusqu'au détroit de Belle-Ile.

RAPPORT SUR LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

A quelques exceptions près, les lignes de terre et les câbles ont été en bon état de fonctionnement toute l'année. Je fais connaître plus bas, en détail, les renouvellements et les réparations qui ont été jugés nécessaires. Les lignes qui ne seront pas l'objet d'une mention particulière sont celles qui n'ont pas subi d'interruption et qui ont bien fonctionné. L'état des dépenses et des recettes de chaque ligne se trouve dans un tableau annexé au présent rapport.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

Ligne Mabou, Cheticamp.—Conformément a ce qui avait été décidé l'année dernière, les poteaux de la ligne entre Margaree et Mabou ont été renouvelés durant l'année. Des poteaux en cèdre, de 22 pieds de long sur six pouces de diamètre au sommet ont été achetés des habitants le long de la route ; les travaux ont été exécutés par des ouvriers locaux, sous la direction des préposés à la ligne de la Western Union. On a posé en tout 1,359 poteaux, y compris 165 sur la ligne de ceinture de Margaree, N.E. Cet ouvrage a été terminé en novembre 1899.

Ligne de Meat-Cove.—Le renouvellement des poteaux de la section d'Ingonish et Meat-Cove qu'on était sous le point de commencer, comme il a été dit dans le rapport de l'année dernière, a été fait, en vertu d'un contrat adjugé à M. Norman McLeod, du Cap-Nord, qui a aussi fourni des poteaux en sapins au nombre de 1,655 et de 23 pieds de long sur 5 pouces de diamètre à leur sommet, c'est-a-dire de mêmes dimensions que ceux employés lors de la construction de la ligne de ceinture à Neil's Harbour, 1¾ mille de long et qui était compris dans le contrat. Les travaux ont été terminés en décembre 1898.

La ligne de ceinture projetée à Dingwall, 2¾ milles de long à partir de la ligne principale, près de la Baie de Aspy, a aussi été construite ; un bureau a été établi a cet endroit avec M. McLeod comme agent, le 31 août 1898.

M. David Dunlop, qui était en charge du burean de Baddeck depuis le 1er janvier 1892, a été remplacé par M. Alex Anderson, le 2 décembre 1898 et à Ingonish-sud, M. F. C. Brewer, qui était agent télégraphiste depuis le 1er août 1891, a été remplacé le 7 mai 1899 par M. George Brewer.

Par suite de la résignation de M. Thomas Harrison qui avait été nommé le 1er avril 1898 pour prendre charge des réparations de la ligne entre Englishtown et Sidney-nord, M. John Campbell, de Englishtown, l'a remplacé le 1er mai 1899.

Le bureau de Port Bevis a été fermé à la fin de novembre 1898 et on l'a aboli tout à fait, le besoin d'un bureau de télégraphe ne se faisant plus sentir à cet endroit.

Cheticamp-Meat-Cove.—Il a été décidé de terminer la ligne des communications télégraphiques tout autour des côtes du Cap, en posant un fil télégraphique entre Cheticamp et Meat-Cove, soit une distance approximative de 40 milles. Une appropriation de $5,200 a été votée à cette fin durant la session de 1899, et les travaux sont sur le point de commencer.

Ligne Barrington-Cable Sable—.Le câble—de ¼ de mille de long—reliant le phare du Câble Sable au reste du système, a cessé de fonctionner de bonne heure à l'hiver. On a constaté plus tard qu'il était complètement usé et détérioré ; quand le steamer *Newfield* a été envoyé dans la Baie de Fundy à l'automne suivant pour d'autres travaux en rapport avec le câble, une nouvelle section a été posée et la connection a été rétablie le 26 octobre 1899.

Ligne de la Baie de Fundy—Le câble de Grand Manan-Campobello a été en opérations constantes depuis les réparations qu'on lui a faites en août 1890 et dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière, à l'exception toutefois d'une interruption de plusieurs jours en janvier, du 8 au 16. On a constaté par un examen que le surintendant local est allé faire aussitôt que possible, que les fils avaient été coupés par des inconnus, à la cabane où la ligne se termine à la Pointe de la Liberté. Des avis offrant une récompense pour empêcher à l'avenir la répétition de pareils actes, ont été affichés.

Un téléphone a été posé à Wleshpool pour mettre en communication durant la belle saison l'hôtel Tyn-y-coed et le bureau central du village ; cette mesure a été décidée afin de donner un meilleur service au public en général, au lieu de transporter temporairement le bureau central du village à l'hôtel, comme la chose avait été faite l'année précédente.

RIVIÈRE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Lignes de l'Ile d'Anticosti.—Tel que mentionné dans mon rapport de l'année dernière, on s'est enquis des meilleurs moyens d'améliorer pratiquement la ligne de terre, rur l'île ; il a été décidé de renouveler les fils entre la rivière Becscie et la Baie des Anglais, soit une distance de 22 milles. Une somme de $1,200 a été appropriée dans le budget de la dernière session pour cet ouvrage qui sera exécuté de bonne heure durant la saison de 1900.

Le câble entre la Pointe sud-ouest et la terre ferme de Gaspé a été interrompu à différentes reprises en octobre 1890. Le steamer *Newfield* a visité cette localité quelque temps après que la chose a été connue, et le 5 du mois suivant le câble était de nouveau en bon ordre.

A l'automne de 1898, la Compagnie de télégraphe Great North-Western a entrepris et a exécuté des travaux d'améliorations sur la ligne de terre qui s'étend jusqu'au bassin de Gaspé ; par suite, la ligne de 54 milles dont elle se servait auparavant, au delà de la rivière au Renard, a été libérée, et six bureaux dans ce circuit ont été établis ; une nouvelle ligne a été construite directement jusqu'au bassin de Gaspé, soit à partir de la rivière du Renard, une distance de 12 milles. On se propose d'abandonner la ligne indirecte dont on se servait entre ces deux endroits et d'établir une connection avec le cable d'Anticosti à la rivière au Renard au moyen de cette ligne nouvelle. Un item a été mis pour cette fin dans les appropriations de la prochaine session.

A la baie du Renard, Anticosti, M. J. Stubbart, qui était l'agent du télégraphe depuis le 1er novembre 1888, a été remplacé par M. Jos Cabot, et transféré au bureau de la rivière Becscie, le 13 mai 1890. Le bureau de la rivière Becscie a été fermé temporairement.

Lignes des îles de la Madeleine.—Le câble entre Old Harry et la terre ferme à Nuat Cove a de nouveau été interrompu durant la saison de 1898. Dix-huit jours après que le câble eût été réparé, le 10 septembre, comme il est dit dans mon rapport de l'an dernier, les communications ont de nouveau cessé. Le steamer *Newfield* fut dépêché pour réparer les dégâts ; on constata que le câble avait été emporté à trois milles du rivage et était complètement usé. On l'a reposé en une ligne moins directe qu'antérieurement, afin de le laisser beaucoup plus lâche au fond. Les communications ont été

rétablies le 25 octobre 1898. A part ces réparations, le câble n'a pas été touché, et il est absolument dans les mêmes conditions qu'il était quand j'ai fait mon rapport l'an dernier.

La dune de sable entre Amherst et l'Etang du Nord a été en partie enlevée par la mer en décembre 1898, et par suite, la ligne de terre s'est trouvée coupée à cet endroit jusqu'au mois de janvier ; les communications ont alors été rétablies par la construction d'une ligne sur poteaux légers sur la dune de sable qui s'était jusqu'à un certain point reformée. Il a été difficile de maintenir les communications et afin de les rendre permanentes, on se propose de poser un câble de 5½ nœuds à travers le sable mouvant et la rivière. Une appropriation a été demandée pour cette fin dans le budget de cette année.

Ligne de l'Ile Saint-Paul.—Depuis les réparations faites au câble de l'Ile Saint-Paul en septembre 1890, il a fonctionné d'une maniére satisfaisante, et aucun effort n'a été fait pour faire disparaître la fissure qu'on y a constatée l'an dernier. Il vaut probablement autant ajourner ce travail jusqu'à ce qu'il se rompe tout-à-fait, à moins que le steamer "Newfield" se trouve dans l'intervalle à passer par cet endroit à une époque propice de l'année et puisse avantageusement l'atteindre.

Ligne de la Côte Nord.—Des interruptions intermittentes se sont produites entre Bersimis et Godbout du 25 juillet au 18 octobre 1898 ; une communication sûre a été établie en couvrant l'extrémité du câble au débarcadère de la Pointe aux Outardes, où il était sans cesse dérangé par la haute mer. Au début, les interruptions se produisaient en bas de la Pointe aux Outardes, et probablement à l'une ou l'autre des extrémités du câble Godbout-Manicouagan, qui a été, dans l'intervalle, examiné et recouvert par les agents locaux. En attendant le rétablissement des communications directes avec Bersimis, les communications télégraphiques sur la Côte Nord se faisaient par la Longue Pointe, Ile d'Anticostie et Gaspé ; de sorte qu'il n'y a eu aucun arrêt réel dans le service télégraphique.

Dans l'automne de 1898, pour terminer les améliorations effectuées par l'éclaircissement de la forêt entre les moulins de Portneuf et Bersimis, la ligne a été visitée dans toute son étendue ; toutes les parties défectueuses en ont été enlevées et remplacées par du fil neuf qu'on a soigneusement soudé. La compagnie du Great North Western a pris les mêmes précautions pour sa ligne entre la Malbaie et Québec ; de sorte que tout le réseau a été mis dans le meilleur état possible.

Le 1er mars 1899, le câble entre Manicouagan et Godbout a cédé. Les agents locaux, MM A. Lausier et A. Comeau ont fait, autant que la chose a été praticable, un examen des différents endroits où le câble touche la terre ferme ; mais on en vint finalement à la conclusion que la rupture existait à eau profonde. Dans les circonstances, les communications télégraphiques passèrent durant quelque temps par l'Ile d'Anticostie, comme dans le cas plus haut cité, et le service n'a pas été interrompu.

NOTE.—Le steamer "Newfield" fut subséquemment dépêché sur les lieux, et on constata que l'intérieur du câble était défectueux en plusieurs endroits, aux deux extrémités, à trois ou quatre milles de la côte ; de plus il était rompu à un endroit où l'enveloppe des fils était usée. La plus grande partie du câble cependant, sur une longueur de 18 nœufs, a été trouvée en bon état, et on ne l'a pas dérangé. Les réparations nécessaires ont été faites et terminées le 11 octobre 1899.

A la *Pentecôte*, des réparations générales ont été faites l'automne dernier à l'édifice du bureau de télégraphe. Les travaux ont été exécutés par des ouvriers locaux.

On a ouvert un bureau à *Kegaska*, et M. Alfred Cormier, instituteur, a été mis en charge le 1er janvier 1899. C'est l'intention de l'employer aussi à d'autres endroits sur le prolongement projeté de la ligne en bas de Romaine.

Construction.—Comme je l'ai fait observer dans mon rapport de l'année dernière, la ligne de la Côte Nord a été prolongée en bas de la Pointe-aux-Esquimaux jusqu'à Romaine, soit sur une distance de 172 milles. Depuis, on a commencé le prolongement de la ligne jusqu'à la Baie-au-Château, vis-à-vis le district de Belle-Isle. La route a été explorée par M. P. A. Perron et la longueur estimative en est de 315 milles. Un contrat a été passé avec M. L. P. de Courval, d'Arthabaskaville pour la fourniture des

poteaux en cèdre de 20 pieds de long et de 6 pouces de diamètre à leur sommet, et le contrat pour les travaux de construction a été adjugé à M. Xavier Gendreau, de la Pointe-aux-Esquimaux. Une certaine quantité de poteaux a été livrée avant la clôture de la navigation et d'autres travaux préliminaires ont été exécutés. D'après les termes des deux contrats, l'entreprise doit être terminée le 31 juillet 1900.

Ligne de la quarantaine.—L'expérience qu'on a faite de l'installation d'un appareil de téléphone en raccordement avec cette ligne de télégraphe—tel que mentionné dans mon rapport de l'année dernière—a donné des résultats si peu satisfaisants sous tous les rapports, qu'on l'a discontinuée en novembre 1898. Le télégraphe a toujours été en opération depuis comme auparavant.

Le câble entre l'Ile Reaux et la Grosse-Isle qui s'était dérangé en avril 1897 et qu'on avait réparé, a de nouveau été endommagé par la glace le 7 février 1898. La défectuosité existait près de la côte de l'Ile Reaux. Les communications ont été rétablies le 7 mai suivant par M. N. Roberge, le réparateur local.

ONTARIO.

Ligne de l'Ile Pelée.—Le câble, dont la position avait été changée en juin 1898 et que l'on supposait avoir par là protégé davantage contre toute rupture, a de nouveau cessé de fonctionner le 11 décembre par suite d'une poussée des glaces sans précédent sur le lac. Les réparations nécessaires ont été faites au mois de mai suivant et les communications ont été rétablies le 21 du même mois. On a constaté que le câble s'était considérablement tendu et rompu à deux endroits, entre le phare Dummy et la terre ferme, et à l'autre extrémité, près du débarcadère de l'Ile. Malgré ces réparations, le câble est tellement détérioré, tellement usé, qu'il ne serait pas sage d'essayer plus d'une fois encore à rétablir les communications sur sa partie principale, si une nouvelle rupture se produisait. En conséquence c'est l'intention de demander une appropriation à la prochaine session pour renouveler ce câble qui a été posé en 1889.

NOTE.—Le 28 juin 1898, durant une tempête, l'eau du lac a monté de trois pieds au-dessus du niveau ordinaire à la Pointe Pelée, et le câble a cédé de nouveau entre la terre ferme et le phare Dummy. On a constaté subséquemment qu'il s'était tendu sur une longueur de 500 pieds et qu'il s'était rompu près du phare Dummy. M. J. Quick, de la Pointe nord de l'Ile Pelée, l'a réparé le 19 juillet, au moyen d'un bon bout de câble qui avait été laissé sur les lieux lors de l'inspection antérieure.

De nouveau, le 14 novembre 1899, le câble a cessé de fonctionner entre la terre ferme et le phare Dummy ; la saison étant alors trop avancée pour faire un examen, le câble n'a pas fonctionné depuis. Les communications seront rétablies aussi promptement que possible le printemps prochain.

NORD-OUEST.

Les réparations ordinaires ont été faites sur toutes les lignes durant les saisons de 1898 et 1899, mais il n'a pas été nécessaire de faire aucuns travaux de reconstruction ou de renouvellement.

Beaumont, à 15 milles d'Edmonton, a été relié avec cette dernière ville par le téléphone ; le gouvernement a contribué à l'établissement de cette ligne en fournissant le fil et les instruments ; les habitants de l'endroit ont fourni les poteaux et la main-d'œuvre. La ligne sera probablement terminée de bonne heure l'an prochain (1900).

A Edmonton.—M. Geo. E. Voyer, qui était depuis 1893 l'agent des télégraphes du gouvernement et du Pacifique canadien, a été remplacé le 1er avril 1899, par M. W. C. Gillis, transféré de Victoria. A la fin de mai suivant, M. Gillis a résigné et fut remplacé par M. S. B. McNamara, qui est resté en charge du bureau depuis.

A Victoria.—W. C. Gellis, transféré à Edmonton, le 1er avril 1899, a été remplacé par M. J. C. Gordon, comme agent et préposé à la ligne.

A Fort-Saskatchewan.—Le bureau de télégraphe de la ville qui était tenu à commission auparavant, a été mis au rang des stations salariées ; M. A. W. M. Campbell a été transféré de l'Orignal à Fort-Saskatchewan et mis en charge du bureau comme agent-

télégraphiste le 1er octobre 1898. Le bureau de télégraphe des casernes a aussi changé de main ; M. G. W. Graham a été tour à tour remplacé par MM. G. Wright, A. L. Bell, Jos. Ritchie et J. A. Macdonald ; ce dernier a agi comme télégraphiste depuis le 1er mai 1899.

A l'Orignal.—Lors du départ de M. Campbell, pour Fort Saskatchewan, M. J. T. Gallahan a pris charge du bureau comme agent et préposé à la ligne le 1er octobre 1898.

A Pitt.—L'étable a été détruit par le feu en octobre 1898, et le bureau de télégraphe est devenu tellement délabré qu'on a suggéré de transformer le bureau en étable et de construire une nouvelle bâtisse pour servir de logement et de bureau de télégraphe. Le projet a cependant été ajourné et l'agent du télégraphe a été installé au lac Oignon, à 13 milles à l'est, en attendant de nouveaux développements. Il est douteux qu'il soit nécessaire de maintenir plus longtemps une station de télégraphe à Pitt.

Au lac Saddle.—En novembre 1898 les réparations nécessaires ont été faites à la bâtisse du télégraphe et à l'étable.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Ligne de Barkerville.—On a remis à plus tard le projet de renouveler les potaux, tel que mentionné dans mon rapport de l'an dernier. L'intention est de demander un crédit à cette fin durant la prochaine session. Les interruptions qui se sont produites dans la ligne durant l'année ont été de courte durée, et en général, elle a fonctionné d'une manière satisfaisante.

A Bridge Creek.—(108 milles House) C. H. Tingly, agent-télégraphiste, a été remplacé par R. M. Cornell, et le bureau a été transporté à 111 milles House le 9 novembre 1898.

A Ashcroft.—C. A. Sherr a remplacé W. Jamieson le 4 juillet 1898 comme agent du télégraphe du gouvernement et de celui du Pacifique Canadien.

Ligne de Nanaïmo-Comox.—Par suite de l'ouverture récente d'une route entre Quellicum et Union Bay, sur une distance de 20 milles, il a été jugé utile de prolonger la ligne à travers la forêt, et un crédit à cette fin a été demandé dans le budget.

NOTE.—Cet ouvrage a été en partie fait en octobre et novembre 1899 par les préposés à la ligne régulière avec l'aide d'ouvriers locaux, et il sera terminé le printemps prechain.

A la Baie de Fanny, D. R. O'Hanly, préposé à la ligne, a été remplacé par Thomas Hudson, le 17 novembre 1898.

Victoria, ligne du Cap Beale.—Des interruptions fréquentes et prolongées, continuent à se produire sur cette ligne, pour les mêmes causes que celles mentionnées dans mes rapports antérieurs. Durant la saison dernière, l'exécution du projet d'une ligne alternative entre Alberni et le Cap Beale, a été commencée.

A Carmanah Ouest (Clo oose). J. W. Irwin a été remplacé par J. Vanslyke, le 1er juin 1899.

CONSTRUCTION DEPUIS LA FIN DE L'ANNÉE FISCALE 1899.

Alberni—Ligne du Cap Beale.—Cette nouvelle ligne, pour laquelle des matériaux (du fil de fer n° 6, etc., etc.) ont été déposés à Alberni l'année précédente a été contruite par contrat passé avec M. T. D. Conway, de Chemainus, C.B., et a été terminée le 1er octobre 1899. Elle longe la rive du canal naturel sur presque toute sa longueur et traverse les promontoires qui s'élèvent près du Cap Beale. La longueur totale est de 57 milles. Les poteaux sont en cèdre, de 23 pieds de long, et 6 pouces de diamètre au sommet et il y en a 32 par mille. La ligne est mise en opération par les agents qui tenaient déjà les bureaux des terminus de l'ancien télégraphe, Melle Patterson au Cap Beale et C. T. Haslan à Alberni. Un arrangement temporaire a été fait avec M. G. A. Huff, propriétaire d'un steamer sur la route, pour tenir la ligne en bon ordre.

Kamloops—ligne du bas Nicolas.—Dans le cours de la dernière saison, une ligne de 67 milles de long a été construite entre ces deux localités, en vertu d'un contrat passé avec M. J. H. Latrémouille, de Kamloops, et elle a été terminée le 1[er] décembre 1899. On s'est servi pour cette ligne de fil de fer n° 8 et des meilleurs poteaux qu'on a pu se procurer sur la route, ayant 20 pieds de long et 5 pouces de diamètre au sommet et au nombre de 32 par mille. On est à faire des arrangements pour raccorder cette ligne avec un certain nombre de stations télégraphiques qui seront établies aux endroits favorables.

Lignes de Bennett—Dawson et lac Atlin (Yukon).—Durant la saison de 1899, une ligne a été construite à la journée, sous la direction de M. J. B. Charleson, entre le lac Bennett et Dawson ; un réseau a aussi été construit entre Bennett et Atlin, faisant en tout 670 milles. Des bureaux ont été ouverts aux points intermédiaires. A Bennett la ligne se raccorde avec le télégraphe de la Compagnie de chemin de la Passe Blanche et du Yukon qui se termine à Skagway, d'où les communications avec Vancouver et Victoria se font au moyen d'un service de steamers.

C'est l'intention de ce ministère de construire durant la saison de 1900 une ligne télégraphique de 900 milles environ entre Atlin et Quesnelle, qui se trouve sur la ligne télégraphique du Pacifique Canadien à Ashcroft.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question :—

——	Dépenses.	Recettes.	Observations.
	$ c.	$ c.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes—			Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Anticosti, lignes de l'île d'	3,887 35	1,048 24	
Baie de Fundy, lignes de la	6,416 05	773 45	
Cap-Ray " du	250 00	....	
Cap-Sable " du	25 00	....	
Chéticamp " de	806 63	451 54	
Escuminac " d'	442 24	137 02	
Agence de la Pointe Basse	50 00	587 30	
Iles de la Madeleine, lignes des	8,566 17	728 03	
Meat-Cove, ligne de (y compris l'île Saint-Paul)	4,397 74	1,201 45	
Côte Nord du Saint Laurent (à l'est de Bersimis)	19,146 09	1,046 40	
" " (à l'ouest de Bersimis)	4,988 11	448 36	
Quarantaine, ligne de la	975 51	....	
Navire *Newfield*, renouvellement de l'outillage	920 52	....	
Subsides, papet., matériel de ligne et de bureau et dépenses imprév., imputables sur le crédit des lignes du golfe	3,128 49	....	
Ontario, ligne de l'île Pelée	1,653 87	142 00	
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest	14,507 34	1,704 92	
Colombie-Britannique, Comox (y compris la ligne d'Alberni)	8,464 44	2,204 28	
Kamloops—Nicola	1,209 10	....	
*Ligne de Barkerville	3,198 70	....	
*Ligne de Cap-Beale	4,332 34	....	
Service télégraphique en général	1,137 90	....	
Total	88,503 59	10,472 99	....

* La Compagnie du Pacifique Canadien, qui exploite ces deux lignes retient les recettes, et l'Etat lui rembourse le surplus des dépenses.

SERVICE TÉLEGRAPHIQUE DE L'ETAT.

RESEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Port au Basque	0	....	50 00 ou com'n..	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Cap-Ray, phare de	14	....	50 00 " ..	....	
	Totaux	14		100 00 " ..		

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne de terre de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

RESEAU TELÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	*Baie-du-Renard	0	Geo. Cabot	50 00 ou com'n	1er nov. 1888.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. * Une allocation spéciale de $50 par année pour l'entretien du bureau a été ajoutée à la commission pour les bureaux marqués * depuis septembre 1887.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 "	20 juillet 1881.	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	A. Nadeau	50 00 "	1er oct. 1888.	
4	*Crique à la Chaloupe	17½	B. Bradley	50 00 "	7 juillet 1881.	
5	Lac Salé	52½	Z. Beaudin, réparateur.	365 00 "	6 mai 1896.	Réparateur général. Plus $1 par jour, lorsque absent en activité.
			A. Beaudin, télégraph.	50 00 "	12 " 1896.	
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope	420 00 "	18 oct. 1880.	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882.
			H. Pope, D. Supt	200 00 "	21 juillet 1893.	Plus $1 par jour, lorsque absent.
7	Rivière Jupiter	7		50 00 "		
8	Rivière à la Loutre	17½		50 00 "		
9	*Rivière Becscie	22		50 00 "	1er nov. 1896	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 "		
11	Phare de la Pointe-Ouest	9	A Malouin	50 00 "	1er août 1881.	
12	Baie des Anglais	3	F. Cabot	120 00 et comm.	1er juill. 1882.	Jusqu'en juillet 1896. Les appointements étaient de $50 avec allocation spéciale pour entretien.
13	Baie Méchastic	14½				
	Totaux	223½		1,605 00		

La pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse-à-Fougère, Gaspé, par un câble de 44¼ nœuds ; et de la Baie Méchastic le raccordement est fait avec la Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

1	L'Anse-à-Fougère		N. Bernier	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
2	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett.	420 00	16 oct. 1881.	Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.-O.
		28		437 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou comm.	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 "	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang du-Nord	15	{ P. Pelletier, prép. à la l.	400 00 "	1er déc. 1881	Plus $20 par année pour loyer.
			{ Mme A. Binet	50 00 "	"	
4	Phare de l'Etang-du-Nord	1	N. Arsenault	50 00 "	1er sept. 1891	Ligne de ceinture à 2 fils.
5	Ile à la Meule	5	W. Leslie	25 p. 100 de com'n.	20 mai 1897	
6	Grindstone-West	....	{ A. LeBourdais, s.-sur.	600 00	17 août 1880	Plus $1 par jour lorsqu'absent en activité.
			{ M'l. E. LeBourdais, tél.	50 00	15 sept. 1893	
7	Hav.-aux-Maisons (câb. d'½ n.)	3	P. L. Joncas	50 00 on comm.	1er juin 1888	
8	Ile-aux-Loups	28½	....	....	....	
9	Grosse-Ile	11	N. Clark	200 00 et comm'n	1er juin 1888	
10	Grande-Entrée	11	Mme F. Aikins	50 00 ou "	18 fév. 1882	
	Totaux	83½		1,550 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.
SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Meat-Cove (station de câble)...	....	A. B. McDonald	500 00	7 nov. 1880.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Baie d'Aspy............	10½	L. Y. Nichols..........	50 00 ou com'n.	1er juill. 1894.	
3	Dingwoll (ceinture)	3¾ / 2¾	Murdock McLeod.......	50 00 "	31 août 1898.	La ligne de ceinture allant autrefois à la Pointe Blanche a été fermée.
4	Havre de Neil { mi-chemin..... / ligne de ceint.. }	14¾ / 1¾	M. McLeod............	50 00 "	1er avril 1887.	
5	Baie d'Ingonish-nord....... ...	9	J. M. Burke...........	50 00 "	" 1882.	
6	Ingonish-sud..	10½	F. C. Brewer...........	50 00 "	1er août 1891.	
7	Riv.-aux-Français (câble ¼ n'd).	23	John McDonald.........	50 00 "	1er avril 1889.	
8	Englishtown (câble ¼ nord)	11	W. Bingham (agent)..... / W. J. McRitchie (rep'r)..	50 00 " / 400 00 "	19 juillet 1882. / 1er mai 1894.	Point de raccordement pour la ligne de Baddeck.
9	Anse-Sud de Ste-Anne (ceint.).	5	Mlle T. Morrison........	50 00 "	1er déc. 1891.	
10	Baddeck (ceinture)	13	D. Dunlop.....	50 00 "	1er janv. 1892.	
—	Englishtown (ceinture)........	18	....	... .	....	La ligne de ceinture allant à Baddeck part d'Englishtown et y retourne.
11	Port-Bevis (2½ milles, détaché de la ligne de Baddeck).. ...	5	....	Commission seul..	....	Le bureau de Port-Bevis a été fermé permanemment en novembre 1898.
12	Anse Kelley (Campbellton-N.).	6	Mlle M. Campbell..... .	50 00 ou com'n.	1er avril 1885.	
13	Grand Bras-d'Or (câble ½ n'd)..	2½	Mme E. Livingston.....	50 00 "	1er janv. 1889.	
14	Sydney-Nord.........	12½	W. U. Tel. Co.........	Commission seul..	....	La commission est de 50 pour 100 sur les dépenses locales et de 25 pour 100 sur les dépenses de plein parcours; elle couvre la surveillance de la ligne et un bureau à Sydney-Nord.
	Sections réparées.					
	Meat-Cove—Pain de sucre.....	....	M. McAskill..	80 00	1er avril 1898.	
	Pain de sucre—Ingonish.	....	Charles Smith..... ..	80 00	" 1898.	
	Ingonish—Englishtown........	....	R. A. McDonald........	80 00	" 1898.	
	Englishtown—Baddeck........	....	D. Morrison............	60 00	" 1898.	
	Englishtown—Sydney-nord....	....	J. Campbell............	60 00	1er mai 1899.	
	Totaux..........	148¼		1,810 00		

La station de Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble à Old Harry Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphones sur ces lignes.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

SECTION DE CAP-SABLE.

Numéro.	Sections.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Barrington..................	0	.. ..	....	18 déc. 1883..	La commission est de 25 pour 100 pour toutes les dépêche reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Newellton (y compris $1\frac{1}{2}$ mille de câble)....................	11	....	....	1er avril 1889.	
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris $1\frac{1}{4}$ mille de câble).. .	$6\frac{3}{4}$	....	....	18 déc. 1883..	
	Totaux................	$17\frac{3}{4}$				

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 298 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHETICAMP, C.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Mabou	0	Mme M. McDonald	$120 par année	1er avril 1887.	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Où 50 pour 100 de commission est payé il n'y a pas de garantie pour la somme.
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan	$50 ou commission.	1er mars 1892.	
3	Margaree, S.-O	12	J. D. McFarlane	Com'n 50 pour 100.	" fév. 1898.	
4	Havre de Margaree	5	H. K. McLean	$50 ou commission.	20 oct. 1896.	
5	Margaree, N.-E. (Fil de la l. de c.)	10	Mlle B. M. Ross	$50 "	1er jan. 1889.	
6	Grand-Etang	8	Joseph Doucette	Com'n 50 pour 100.	23 avril 1893.	
7	Chéticamp	8	Mme M. Fiset	$100 ou commission	1er " 1887.	La commission garantie à Chéticamp était de $50 jusqu'en juillet 1895.
			D. C. Dawson, surin. f.	$150 par année	1er " 1887.	
	Totaux	63		$520 par année.		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest	$185 00 ou com'n.		Cette somme est payée pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
	Black-Brook	5½		50 00 "		La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Baie-du-Vin	15	Mlle M. Williston	50 00 "	1er mars 1885.	
4	Hardwicke (en bas)	6	Mme M. Brimner	50 00 "	1er août 1891.	
5	Escuminac	3½	D. Lewis	50 00 "	1er sept. 1885.	
6	Phare de la Pointe-Escuminac	12	K. R. McLennan	50 00 "	1er nov. 1893.	Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie électrique à la Pointe-Escuminac.
	Totaux	42		$435 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Québec..................	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest....	185 00	....	Somme payée pour surveiller la ligne y compris le loyer de la ligne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
2	*L'Ange-Gardien*............	13				
	Attér. du câble à l'île d'Orléans	$\frac{3}{4}$				
	Saint-Pierre..............	$3\frac{1}{4}$	C. Turcot..............	50 00 ou com'n..	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Sainte-Pétronille............	$4\frac{1}{2}$	M. Plante	50 00 "	7 avril 1896	
4	Saint-Laurent	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil.............	120 00 et 25 p. c. commission ..	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean..................	7	P. Pouliot	120 00 et 25 p. c. commission....	1er juill. 1888	
6	Saint-François..............	$6\frac{3}{4}$	H. Lemelin.............	50 00 ou com'n..	1er nov. 1897	
7	Ile Reaux (y compris 2 nœuds de câble)...................	$3\frac{1}{4}$				
8	Ile Reaux (ligne terrestre)......	$2\frac{1}{2}$				
	Bur. de la quarantaine, Grosse-Ile (y comp. 2 nœuds de câble).	$3\frac{1}{2}$	M. Langlois.........	50 00 "	1er sept. 1885	Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie principale à la Grosse-Ile
	Téléphone de la quarantaine (ligne de 2 fils)..............	$1\frac{3}{4}$	....	....	....	NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile, depuis mai 1893, a compris $1\frac{3}{4}$ mille d'une ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
		$52\frac{3}{4}$	....	625 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Sections.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ c.		
1	Flagg's-Cove..	3	Mme C. C. Seely (Sous-surint.).	540 00	18 nov. 1880.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 pour 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
	"		Mlle A. G. Watt.... ..	50 00 ou com'n.	1er janv. 1895.	
	"		A. Gilmour, réparateur..	60 00	1er déc. 1894.	
2	Castalia	$2\frac{1}{2}$	G. E Dolzell	Com'n 25 pour 100.	1er juin 1898.	
3	Woodward's-Cove	$3\frac{1}{2}$	W. A. Fraser	Com'n 25 pour 100.	28 fév. 1893.	
4	Grand-Harbour	2	F. A. Newton	75 00 ou com'n.	1er avril 1887.	$25 par année sont accordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead.
5	Seal-Cove	$4\frac{1}{2}$	P. Russell	50 00 "	1er mai 1891.	
6	Phare de Southern-Head	$5\frac{1}{2}$	O. McDaughlin	Com'n 25 pour 100.	24 avril 1897.	Le bureau de Southern-Head est maintenant en opération téléphonique depuis Seal-Cove.
	Ligne d'embranchement.					
	Grand-Harbour					
7	Ile de Cheney ($\frac{1}{2}$ mille de câble)	$4\frac{3}{4}$	W. Cheney	Com'n 25 pour 100.	1er fév. 1891.	
8	Ile Whitehead ($\frac{3}{4}$ ")	$1\frac{1}{2}$	I. D. Harvey	50 00 ou com'n.	1er juin 1898.	
	Totaux	$27\frac{1}{4}$		$825 00		

SECTION DE CAMPOBELLO.

Numéro.	Sections.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Liberty-Cove Cable Hut, à					
1	Welchpooll..	$7\frac{1}{2}$	Mlle E. G. Vennell..	210 00 et com'n..	1er sept. 1895.	
2	Eastport, Maine, E.U.A	$\frac{1}{2}$	J. Cushing	200 00	26 déc. 1881.	
	Totaux	8		$410 00		

Un câble de $1\frac{3}{4}$ nœud raccorde Welchpool avec le débarcadère à $\frac{1}{2}$ mille d'Easport : et un câble de $7\frac{1}{4}$ nœuds est posé entre Long-Eddy, Grand-Manan, et Liberty-Cove, Campobello.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin	180 00 par année.. / 25 p. 100 com'n	Antérieur au 1er avril 1885.	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin.	50 00 ou comm'n*.	"	
3	La Cruche	37	....	50 00 "	"	
			A. Gauthier (réparat.)	210 00.	15 mai 1887	Jusqu'au 1er juin 1897, alors qu'un second réparateur fut nommé avec salaire de $420 par année.
4	Saint-Alexis	31½	O. Pelletier	50 00 ou comm'n	1er janv. 1889	
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 00 "	Avril 1885	
6	Chicoutimi	11½	Cie de tél. G.N.O.	25 p. 100 com'n	Nov. 1893	Plus $12 par année pour l'entretien de la batterie principale.
			J. Fortin (réparateur)	420 00 par année	1er juin 1897	
Ligne d'embranchement 7	St.-Alexis	0	....	....	....	La division de J. Fortin comprend la ligne d'embranchement de l'Anse St-Jean.
	L'Anse St-Jean.	40	Mme R. Martel	50 00 ou com'n	1er août 1897	
	*Totaux	132		1,060 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

COTE NORD (à l'ouest de Bersimis.)

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Malbaie	0	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n	Antérieur au 1er avril 1885.	
2	Cap-à-l'Aigle	4	N. Duchesne	50 00 "	1er juin 1888.	
3	Sainte-Fidèle	6	A. N. Parent	50 00 "	1er avril 1890.	
4	Port-au-Persil	7	A. Brassard	50 00 "	1er mai 1889.	
			A. Brassard (réparateur)	210 00 "	1er juin 1897.	
5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00 "	1er déc. 1887.	
6	Baie-des-Rochers	12	G. Savard	50 00 "	Juin 1887.	
7	Riv. aux Canards } Ligne de ceinture.	17	G. Bouillenne	100 00 "	Novemb. 1886.	M. Bouillenne, à la Rivière-aux-Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de St-Etienne depuis août 1889. †Jusqu'au 1er juin 1897, alors qu'un réparateur adjoint fut nommé, le salaire payé à N. Caron, était de $420 par année.
8	Saint-Etienne } Ligne de ceinture.		†N. Caron (réparateur)	210 00	1er sept. 1890.	
9	Tadousac (câble de 1¼ nœud)	13	J. E. Caron	50 00 ou comm'n	1er nov. 1888.	
10	Bergeronnes	15	M. Savard	50 00 "	— avril 1885.	
11	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00 "	"	
12	Baie-des-Bacons	8	P. Bouchard		6 mai 1892.	Commission de 25 pour 100 non garantie à la Baie-des-Bacons.
13	Mille-Vaches	8	J. A. Puise	50 00 ou comm'n	— avril 1385.	
14	Moulins de Portneuf	11½				Bureau fermé en novembre 1895.
15	Phare de Portneuf	6	S. Bouchard	50 00 ou comm'n	1er juill. 1890.	
			E. Courbron (réparateur)	420 00	1er avril 1888.	
16	Saut-au-Cochon	7	J. Forrest	50 00 ou comm'n	1er déc. 1887.	Bureau fermé le 30 septembre 1896.
17	Bersiamis	31*	A. Lausier (agt et télég.)	500 00	— sept. 1896.	Autrefois établi à Manicouagan; Bersimis est maintenant une station de transmission.
			Mme A. Lausier (ass. tél.)	180 00		
			E. Pope (surint. de distr.)	600 00	— avril 1885.	
	*Totaux	161½		2,640 00		

*NOTE.—Dans le budget, sous le titre "ligne de la côte nord," il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord.

COTE NORD (à l'est de Bersimis)

1	Pointe-aux-Outardes (câble)....	12	X. Tremblay............	50 00 ou com'n.	1er déc. 1896.	
2	Pointe-Paradis, Manicouagan..	18	....	....	....	Le bureau de transmission autrefois à Manicouagan a été transféré à Bersimis en septembre 1896.
3	Rivière Godbout (câble)........	26	N. A. Comeau...... ..	50 00 " .	15 oct. 1883.	
4	Pointe-des-Monts............	18½	L. F. Faffard..........	50 00 " .	28 déc. 1883.	
5	Baie de la Trinité-ouest..	5¼	Z. Poulin..............	50 00 " .	16 mai 1884.	
6	Baie de la Trinité-est..........	2½	A. Bilodeau............	Commission seulem	1er " 1889.	
7	Iles Caribou	7	I. Comeau............	"	1er sept. 1889.	
8	Pointe-aux-Anglais..........	10½	Paul Côté.............	Commodité de....	10 janv. 1895.	Il n est pas payé de commission à ce bureau.
9	Rivière Pentecôte...........	6½	E. H. Têtu, sous-surint..	1,080 00 par année.	1er nov. 1891.	
10	Sainte-Marguerite	47½	A. Therriault..........	180 00 " .	1er juill. 1888.	
11	Sept-Iles........	22¾	P. E. Vignault, télégrap.	180 00	2 janv. 1884.	
			F. Gallienne, prép. à la l.	540 00..........	22 avril 1890.	Plus 50 centins par jour quand absent en activité.
12	Rivière Moisie..............	15½	J. Porlier.	50 00..........	1er juin 1896.	
13	Sheldrake.	72	A. Laberge.	50 00 ou com'n	19 oct. 1897.	
14	Rivière au Tonnerre	6½	Mme H. Cody..........	50 00 " .	1er fév. 1890.	
15	Magpie	14	Geo. Molloy...........	50 00 " .	1er oct. 1889.	
16	Rivière Saint-Jean....	9	B. Chambers..	50 00 " .	1er " 1889.	
17	Longue-Pointe...............	10	A. Maloney............	360 00..........	21 sept. 1896.	La Longue-Pointe est le bur. où se répètent les dép. par le câble d'Anticosti en expl. dep. le 1er sept. '91
18	Mingan...	7	M. J. Maloney	50 00 ou com'n.	1er oct. 1889.	
19	Pointe-aux-Esquimaux	24	D. Cormier............	Commission seulem	21 mai 1893.	La commisson, à la Pointe-aux-Esquimaux, est de 50 pour 100, sans garantie quant à la somme.
20	Baie de la Piastre...	43	S. Tanguay	50 00 ou com'n.	1er sept. 1897.	
21	Aguanus.....................	36¾	L. Cummings..........	100 00 " .	2 oct. 1897.	
22	Natashquan	16	E. Vignault	50 00..........	16 sept. 1898	
23	Kagaska	33	A. Cormier...	120 00 par année.	1er janv. 1899.	
24	Grande Romaine........	43	Mlle R. A. B!ais	50 00 ou com'n.	21 sept. 1890.	
	Total........	506¼		3,210 00		

* Notes.—La commission, excepté là où il en est autrement spécifié, est 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat. Cette ligne est davantage prolongée au delà de la Pointe-aux-Esquimaux vers Belle-Isle.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Leamington	...	J. McR. Selkirk, sous-sur.	50 00	1er nov. 1888	
2	Bassin Leamington	2	F. Deslaurier	Commodité de...	1er nov. 1895	
3	Club-House	5	C. Harrison	Commiss. 25 p. 100.	1er avril 1889	La commission est basée sur les recettes de la ligne de l'Etat.
4	Pointe-Pelée	5	W. A. Grubb	"	1er nov. 1888	
5	Phare Dummy (câble)	2	W. Grubb	"	1er juill. 1898	
6	Débarc. Pointe-Lizard (câble).	7½	...	...	...	
7	Phare de la Pointe-Nord (½ mille de la ligne de ceinture)	1	J. E. Quick	50 00 et comm'n.	1er déc. 1890	Le phare de la Pointe-Nord est le bureau de transmission pour le réseau.
8	Bassin-Nord	2	C. B. Quick	Comm'n 25 p. 100.	1er nov. 1888	
9	McIntyre's-Corners	2½	Mme A. McIntyre	"	1er nov. 1896	
10	Bassin-Ouest	2½	A. M. McCormick	"	9 nov. 1888	
11	" Sud	4½	F. B. McCormick	"	1er nov. 1888	
	Total	34		100 00		

NOTE.—On se sert de téléphone sur cette ligne.

LINGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Section de Qu'Appelle-Edmonton.					
1	Qu'Appelle	0	J. S. McDonald, s. du d.	1,200 00	1er jan. 1898.	
			Cie de télég. du C.C.P.	420 00	1er déc. 1896.	L'agent télégraphiste à Qu'Appelle est au service du C.C.P.
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle E. Jonhston	600 00	1er mars 1885.	
3	Montagne-du-Tondre	46	A. Von Lindeburgh	600 00	1er nov. 1883.	
4	Humboldt	78	....	....	....	Le bureau d'Humboldt a été fermé le 20 août 1893.
5	Saskatoon (ceinture 14 milles)	69	Cie de télég. du C.C.P.	300 00	1er jan. 1892.	L'agent télégraphiste à Saskatoon est au service du C.C.P.
			J. Harrington, réparateur	600 00	1er " 1888.	
6	Henrietta "	52	W. Salsbury	720 00	1er oct. 1886.	
7	Battleford	47	L. P. O. Noël	720 00	15 avril 1890.	Le réparateur autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1892, et de là à Mâchoire-d'Orignal en mai 1893.
8	Bresaylor	27	H. McCleneghan	480 00	19 sept. 1895.	
9	Fort-Pitt	62	D. Noël	600 00	1er mars 1897.	
10	Lac-aux-Oignons	13	G. G. Mann, télég. et agent	240 00	1er janv 1892.	
11	L'Orignal	32½	J. T. Callaghan	600 00	1er oct. 1898.	
12	Lac à la Selle	45	L. Picard	600 00	1er juil. 1891.	
13	Victoria	37	T. C. Gordon	600 00	— avril 1899.	
14	Fort-Saskatchewan	49	A. W. M. Campbell	600 00	— oct. 1898.	
	"		J. A. Macdonald	120 00	— mai 1899.	Raccordement spécial pour la police à cheval.
15	Edmonton	24	S. B. McNamara	360 00	1er juin 1899.	Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892.
			W. McKay, réparateur	720 00	1er mai 1886.	
	Embranchement—					
	Edmonton	0	....	....	....	On se sert de téléphone sur l'embranchement de Saint-Albert. Il a été loué à la Cie de téléphone du district d'Edmonton à partir du 24 octobre 1895.
	Saint-Albert	9				
	Section de la Montagne des Bois.					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	A. Wilcox, agent	240 00	1er déc. 1891.	Le bureau de Mâchoire-d'Orignal est exploité en même temps que la Cie de télégraphe du Pacifique Canadien.
			H. Sikes, réparateur	600 00	1er " 1893.	
2	Montagne des Bois	90½	J. H. Thompson, agent	180 00	1er " 1890.	
	Total	698		11,100 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ashcroft—Barkerville.†	Milles.		$ c.		
			Jas. Wilson (Kamloops), surintend-conj. du district des lignes de l'État et du Pac..	180 00	....	Proportion d'appointements appartenant à cette ligne.
1	Station Ashcroft.............	0	C. A Sherr, agent-conjoint.	240 00	4 juillet 1898.	Le bureau est opéré conjointement avec le télégraphe
2	Clinton..........................	30	A. LeBourdais, agt et répar..	600 00	16 fév- 1883.	du Pacifique Canadien.
3	Creek du Pont (100 Mile House).	53	R. M. Cornell, " " ..	720 00	9 nov. 1898.	Bureau transporté à 111-Mile House.
4	150-Mile House	40	S. S. Hall, agent et télég.r...	456 00	13 avril 1894.	
5	Creek Soda	38	G. H. Smith, agent et répar..	900 00	1er mars 1896.	
6	Quesnelle..........................	54½	J. E. Bowron, " " ..	564 00	Avant 1891.	*Il y a un bureau de vérification à 134-Mile House.
7	Stanley	48	Commodité de bureau.......	....	.. ..	Il est tenu compte des affaires qui s'y font à 150-Mile
8	Barkerville.......................	13	J. Stone, agent et réparateur.	1,000 00	17 fév. 1873.	House.
	Total.................	276½		4,660 00		
	Ashcroft—Lilloet.†		Jas. Wilson (Kamloops), surintend.-conj. du district des lignes de l'État et du Pac..	120 00	....	Proportion d'appointements appartenant à cette ligne.
	Station Ashcroft.............	0	C. A. Sherr, agent-conjoint...	240 00	1er janv. 1896.	do do
1	Pavillion............	40	Commodité de bureau.......	....	1er déc. 1896.	
2	Lilloet.........	22	S. A. Macfarlane, agt et télég.	720 00	3 janv. 1896.	
	Total...	62		1,080 00		
	Victoria—Cap-Beale.†		Jas. Wilson (Kamloops), surintend.-conj. du district des lignes de l'État et du Pac..	120 00	....	Proportion d'appointements appartenant à cette ligne.
1	Victoria	0	E. Houghton, agent-conjoint.	240 00	1er nov. 1891.	Proportion d'appointements.
2	Sooke....	18	M. Milne, bur. de commission	....	21 avril 1896.	
3	Pointe Otter............	8	E. Gordon, agt et télégraph..	720 00	1er avril 1897.	
4	Rivière Jordan................	10	J. Goudil, " " ..	540 00	1er nov. 1891.	
5	Port San-Juan................	30	J. W. Williams, agt et télég.	720 00	25 oct. 1892.	
6	Phare Carmanagh (Clo-ocn-2 milles-ouest............	24	W. P. Daykin, " " .	240 00	1er nov. 1891.	†Ces trois lignes sont exploitées par la Cie du chemin
			D. Logan, réparateur.......	540 00	1er nov. 1891.	de fer Canadien du Pacifique ; l'arrangement peut
			D. Vanslyke, "	540 00	1er sept. 1894.	prendre fin en tout temps.
7	Cap-Beale.....	28	M. Patterson, agt et réparat.	120 00	1er sept. 1895.	
	Total...............	118		3,780 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

NANAIMO, COMOX ET ALBERNI.

Numéro.	Stations	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Nanaïmo	0	W. F. Archibald... } Conj. avec le P. C.. }	Agent et télég'phiste	186 00	1er mars 1896	Ce paiement—$15.50 par mois comprend $10.00 pour l'agence, $3.00 pour un messager et $2.50 pour l'entretien de la batterie principale.
2	Wellington	5	E. & N. Ry. Co.	"	Commission.	1er avril 1893	
3	Parksville	23	{ Mme R. Williams...	"	240 00	1er déc. 1897	
			{ Geo. Williams	Réparateur.	570 00	1er déc. 1897	
4	Baie de Fanny	23	Thos. Hudson	"	780 00	17 nov. 1898	
5	Union (quai)	9¼	E. McDonald	Agent et télég'phiste	360 00	3 juin 1898	
6	" (mines)	.....	J. Dunsmuir	Commodité de bureau	.....	.....	*Voir* mention dans le rapport de 1897-98.
7	Cumberland	10	Albert Peacy	Agent et télég'phiste	120 00 com'n 25 p.c.	28 avril 1898	
8	Courtney	7	.....	.....	.....	.....	Communication est établie avec les bureaux de Courtney et Baie de Fanny par le téléphone.
9	Comox	3¾	M. McDonald	Agent et télég'phiste	360 00 com'n 25 p.c.	1er nov. 1895	A Comox ces deux lignes sont exploitées par le bureau de l'ingénieur résidant à Victoria.
		81					
	Embranchement.						
10	{ Parksville / Alberni }	29½	C. T. Hanlan	Agent et télég'phiste	720 00	27 juin 1395	Note.—L'Etat exploite ces deux lignes par l'intermédiaire du bureau de l'ingénieur dirigeant à Victoria.
	Total	110½	.....	.....	3,336 00		

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ETAT.

TARIF SPECIAL.

Messages par cable.—Le tarif des messages transatlantiques transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui des dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins, alors que le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple :

Pour les dépêches de 6 mots ou moins le tarif est de 25 centins sur les lignes de l'Etat
" " 7 " le tarif est de (7 x 4 c.) 28 " "
" " 12 " " (12 x 4 c.) 48 " "

La computation des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif du câble transatlantique.

Messages de la presse.—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat autrefois d'un quart de centin par mot, a été réduit à 20 centins du 100 mots; aucun message simple n'est reçu à moins de 20 centins.

TARIF RÉGULIER.

NOUVELLE-ECOSSE.

Ligne de Sydney-Nord à Meat-Cove—Tarif local 25-1. (13 bureaux).

Grand Bras-d'Or	Tarif direct 25-1	de Sydney-Nord, bureau W. U.
New-Campbellton (Kelly's Cove)	do	do
Port-Bevis	do	do
Englishton	do	do
Baddeck	do	do
Baie-Sud, Sainte-Anne	do	do
Rivière-aux-Français	do	do
Ingonish-Sud	do	do
Ingonish	do	do
Havre de Neil	do	do
Pointe Blanche	do	do
Baie Aspy	do	do
Meat-Cove	do	do

Ligne de Mabou à Chéticamp—Tarif local 25-2. (6 bureaux).

Board Cove	Tarif direct 15-1	de Mabou, bureau W. U.
Margaree S. O	do	do
Havre de Margaree	do	do
Margaree, N.-E	do	do
Grand-Etang	do	do
Chéticamp	do	do

Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12-1. (2 bureaux).

Newellton	Tarif direct 12-1	de Barrington, bureau W. U.
Phare du Cap-Sable	do	do

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe Escuminac—Tarif local 25-1 (4 *bureaux*).

Baie du Vin.....................	Tarif direct 15-1 du bureau de Chatham,	G. N.-O.
Lower Hartwicke..............	do	do
Escuminac....................	do	do
Phare de la Pointe Escuminac....	do	do

Ligne de Eastport, Me., à Campobello, Grand-Manan, et aux îles Whitehead (8 bureaux). —Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan et les îles Whitehead 15-1 : Grand-Manan et l'île Campobello 25-2 : les Iles et Eastport, Me., 25-2, W.U.O.

Welchpool, Campobello...........	Tarif direct 25-2 de Eastport, Me.,	bureau W.U.
Flagg's Cove, Grand-Manan.....	do	do
Castalia........................	do	do
Woodward's Cove...............	do	do
Grand Harbour..................	do	do
Seal Cove..................	do	do
Southern Head..................	do	do
Ile Cheney......................	do	do
Ile Whitehead	do	do

QUÉBEC.

Ligne de Gaspé à l'île Anticosti, Q. (9 bureaux)--Tarif local entre les bureaux de l'île, 25-1 : Gaspé et les bureaux de l'île 50-2.

Pointe S.-O	Tarif direct 50-2 de Gaspé,	bureau G. N.-O.
Lac Salé.....................	do	do
Shallop Creek................	do	do
Pointe-Sud	do	do
Pointe-Heath	do	do
Baie du Renard	do	do
Rivière Becscie..............	do	do
Pointe-Ouest..................	do	do
Baie-des-Anglais.............	do	do

Ligne de Meat-Cove, C.-B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q. (8 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'île 25-1 : Meat Cove et les îles 50-2 ; les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et les îles 50-2.

Ile Amherst	Tarif direct 50-2 de Sydney-N., N.-E.,	bureau W.U.
Phare de Amherst..............	do	do
Etang du-Nord, village	do	do
do phare..	do	do
Cap-aux-Meules (Grindstone)...	do	do
Havre-aux-Maisons	do	do
Grosse-Ile..................	do	do
Grande-Entrée...............	do	do

Ligne de Meat-Cove, C.-B , N.-E., à l'île Saint-Paul, Q.—Tarif local entre les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et Saint-Paul 50-2 (1 bureau).

Phare de l'île Saint-Paul .... De Sydney-Nord, N.-E., bureau W.U.

Ligne de Québec à la station de quarantaine de la Grosse-Ile (7 bureaux)—Tarif local entre les bureaux sur l'île d'Orléans et l'île Réaux 15-1 ; sur l'île d'Orléans, l'île Réaux et Québec, 15-1 ; sur l'île d'Orléans et la Grosse-Ile, 25-1 : sur l'île Réaux et la Grosse-Ile, 15-1.

Saint-Pierre, île d'Orléans........	Tarif direct 15-1 de Québec,	bureau G. N. W.
Sainte-Pétronille....	“	“
Saint-Laurent......	“	“
Saint-Jean.....	“	“
Saint-François	“	“
Ile Réaux......................	“	“
Grosse-Ile.....................	“ 25½	“

Ligne de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi—Tarif local 15-1 (5 bureaux.)

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la baie Saint-Paul, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie du télégraphe G.N.-O. au tarif des lignes de l'Etat.

Ligne de la Malbaie à la Pointe-aux-Esquimaux (38 bureaux) avec embranchement à Anticosti.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires à l'ouest de la Malbaie, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie de télégraphe G.N.-O. au tarif des lignes de l'Etat.

Tarif local entre les bureaux situés à pas plus de 100 milles les uns des autres, 15-1 ; à plus de 100 milles, 25-1 ; sur la terre ferme et Anticosti, 50-2.

Saint-Urbain...................	15-1 de la Baie Saint-Paul	(Ck Qué.) bur. G.N.-O.
Lacruche.....................	“	“
Saint-Alexis..................	“	“
L'Anse Saint-Jean	“	“
Saint-Alphonse de Bagotville.. .	“	“
Chicoutimi.....	“	“
Cap à l'Aigle...................	15-1 de la Baie Murray	(Ck Qué.) bureau G.N.-O.
Saint-Fidèle.....	“	“
Port-au-Persil.................	“	“
Saint-Siméon	“	‘
Baie-des-Rochers..............	“	“
Rivière-aux-Canards..........	“	‘
Saint-Etienne.................	“	‘
Tadoussac....................	“	
Bergeronnes	“	
Escoumains....................	“	
Baie-des-Bacons	“	
Mille-Vaches...................	“	
Moulins de Portneuf...........	“	‘
Phare de Portneuf.............	“	‘
Sault-au-Cochon......	“	‘
Betsiamits (Bersimis)...........	“	‘
Manicouagan (Pointe Outardes) .	“	‘
Rivière Godbout..............	“	‘
Pointe-de-Monts......	“	
Baie de la Trinité-Ouest........	“	“
Baie de la Trinité-Est..........	“	·

Iles Caribou	25-1	de la Malbaie (Ck. Qué.)	bureaux G. N.-O.
Pointe-aux-Anglais		"	"
Pentecôte		"	"
Sainte-Marguerite		"	"
Sept-Iles		"	"
Rivière Moisie		"	"
Sheldrake		"	"
Rivière-du-Tonnerre		"	"
Magpie		"	"
Rivière Saint-Jean		"	"
Longue-Pointe		"	"
Mingan		"	"
Pointe-aux-Esquimaux		"	"
Piastre Bay		"	"
Aguanus		"	"
Natashquan		"	"
Big Romaine		"	"
Ile Anticosti, *via* Longue-Pointe	50-2	"	"

ONTARIO.

Ligne de Leamington à l'île Pelée (circuit de téléphone)—Tarif local entre Leamington et la Pointe Pelée, 15-1 ; terre ferme et bureaux sur l'île : bureaux sur l'île, 15-1. (8 bureaux.)

Gun Club House, terre ferme	15-1	trafic de Leamington,	bureaux G.N.-O.
Pointe Pelée, terre ferme		"	"
Phare Dummy		"	"
Phare de la Pointe Nord, Ile Pelée		"	"
Bassin Nord, Ile Pelée		"	"
McIntyre's Corners		"	"
Bassin Ouest, Ile Pelée		"	"
Bassin Sud, Ile Pelée		"	"

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Ligne de Qu'Appelle (gare du C.C.P.) à Edmonton Alberta—Tarif local, 15-1, 25-2 et 50.3 pour distances de 10 à 600 milles. (13 bureaux.)

Fort Qu'Appelle	25-2	Qu'Appelle ou Saskatoon.		
Touchwood		"		"
Saskatoon (b. de tél. de trans. C.C.P.)		"		"
Henriette		"		"
Battleford		"		"
Bressaylor	25-2	Saskatoon ;	50-3	Qu'Appelle ou Edmonton.
Pitt		"		"
Lac-aux-Oignons		"		"
L'Orignal	50-3	Saskatoon ;		Qu'Appelle ou Edmonton.
Lac-à-la-Selle		"		"
Victoria	25-2	Edmonton ;	50-3	Qu'Appelle ou Saskatoon.
Fort Saskatchewan		"		"
Edmonton (b. de tél. de trans. C.C.P.)				"

Ligne de Mâchoire d'Orignal (gare du C.C.P.) à la Montagne-des-Bois—Tarif local, 52-2. (1 bureau.)

Montagnes-des-Bois .... 25-2 de Mâchoire-d'Orignal.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Ligne d'Ashcroft (gare du C.C.P.) à Barkerville—Tarif local 25, 50, 75. (9 tableaux.)

Clinton	25-2	d'Ashcroft,	bureau de tél. C.C.P.
Bridge Creek		do	do
150-Mile House	50-3	do	do
Soda Creek		do	do
Quesnelle		do	do
Stanley	75-5	do	do
Barkerville	75-5	do	do
Lilloët (embranchement)	50-3	do	do
Pavillon (sur l'embranch. Lilloët)....		do	do

Ligne de Victoria à Cap-Beale—Tarif local 59-3. (6 tableaux.)

Sooke	50-3	de Victoria,	bureau de tél. C.C.P.
Pointe à la Loutre		do	do
Rivière Jordan....................		do	do
Port San-Juan		do	do
Phare de Carmanah		do	do
Cap-Beale		do	do

Ligne de Nanaïmo à Comox—Tarif local 25-2. (9 tableaux.)

Wellington (C.C-P et E. & N. Ry.)..	25-2	de Nanaïmo.	
Parksville		do	ou Wellington.
Cumberland		do	do
Baie Fanny		do	do
Union (quai)		do	do
Union (mines)......		do	do
Courtney		do	do
Comox		do	do
Alberni (embranchement)...........		do	do

Bureaux sur les lignes de l'Etat, d'après les listes 141
Bureaux aux points de correspondance avec les lignes de raccordement 15

Nombre total compris dans le service.. 156

N.B.—Les chiffres 25-1 et 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 centins ou 50 centins par dix mots et 1 centin ou 2 centins pour chaque mot en plus.

PARTIE VI

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1898-99

PARTIE VI

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1898-99

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
PERCEPTION DES REVENUS,
OTTAWA, 18 novembre 1899.

J. R. ROY,
Secrétaire-suppléant, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

J'ai examiné les livres et les comptes des différents employés sous mon contrôle, sauf ceux du directeur du bassin d'Esquimalt; et j'ai la satisfaction de pouvoir rendre tèmoignage que tous ces messieurs se sont conformés aux règlements de l'administration interne et ont fidèlement rendu compte de leurs perceptions. Je constate avec regret que ces perceptions ont diminué sérieusement durant l'année qui vient de finir; elles ne se sont élevées qu'à $92,365.03, ce qui est de $32,412.78 moins que l'an dernier. Ce résultat qui est dû en grande partie à une diminution dans les revenus provenant des glissoires et estacades, sera indiqué en détails dans la revue ci-dessous des différentes sources de revenus.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

RÉGION DE L'OTTAWA.

Les recettes de l'année se sont élevées à $30,966.18, y compris $147.20 de surcharge, qui, étant déduites, laissent un revenu net de $30,810.98. Le nombre de billots descendus par ces glissoires et estacades a été de 2,950,561, ou 1,115,440 de moins que durant l'année précédente. Il est aussi descendu 25,705 pièces de bois d'équarrissage, ou 66 pièces de moins que l'an dernier.

Toutes les recettes venant de l'Ottawa ont été perçues pendant l'exercice.

Des impôts dus depuis le 1er juillet 1898, il reste encore à percevoir $7,507.98 ; on en verra les détails dans l'état n° 2 ci-dessous.

Des impôts avant le 1er juillet 1898 il reste à percevoir $56,005.65 qui devraient être biffés.

Voir les détails aux états n°s 1 et 3.

En résumé voici l'état des comptes pour la région de l'Ottawa :

Impôts dus pendant l'exercice 1898-99...		$ 38,818 98
Tous ont été perçus durant l'exercice.		

Les sommes restant à percevoir au 30 juin dernier étaient comme suit :—

Impôts dus avant que la perception ne fût transférée à ce ministère, 1er juillet 1889		$ 56,805 65
Impôts de 1889-90.	$6,903 05	
" 1890-91............	28 42	
" 1892-93........	379 80	
" 1896-97.................. ...	196 71	7,507 98
		$ 64,313 63

Depuis que la perception des droits de glissoires et d'estacades a été transférée à notre ministère le 1er jufllet 1889, des revenus produits s'élevant à $585,817.60—abstraction faite des $6,903.05 qui n'auraient pas dû être portés en compte—il ne reste que la

somme de $28.42 qui n'a pas été perçue ; toutes les autres sommes devraient être retranchées, sauf celle de 1896-97 qui devrait possiblement être traitée de la même façon.

Voici les états en détail :—

N° 1. Etat des sommes courantes avant le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 septembre 1899.

N° 2. Etat des sommes dues depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 septembre 1899.

N° 3. Etat des droits restant à percevoir avant le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 30 septembre 1899.

N° 4. Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoires et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

N° 5. Etat des droits provenant des glissoires et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

En examinant l'état n° 5, on constatera, en comparant avec les rapports des années précédentes, que l'une de nos principales sources de revenus a diminué graduellement depuis trois ans. Je veux parler de la rivière Madawaska, dont les recettes ont été comme suit :—

1896-7	$	14,661 35
1897-8		10,025 57
1898-9		5,792 92

Cette diminution provient du fait que la région de la Madawaska a été dépouillée de son meilleur bois, et aussi des opérations du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, qui transporte directement des limites aux scieries à Ottawa une grande quantité de billots.

Mais, la grande cause de la diminution des recettes est la coupe restreinte du bois qui a été faite durant l'hiver de 1897-98. Les chiffres de l'Etat ci-dessous indiquent que la diminution a été générale, qu'elle s'est produite sur toutes les rivières à l'exception de deux, où il y a eu une augmentation très minime :—

Rivières.	Dues 1897-8.	Dues 1898-9.	Augmentation 1898-9.	Diminution 1898-9.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Ottawa	5,758 48	5,375 91		382 57
Estacades des chenaux	9,209 21	6,576 84		2,632 37
Rivière Petewawa	20,280 04	6,470 87		13,809 17
Rivière Madawaska	10,025 57	5,792 92		4,232 65
Rivière Coulonge	4,071 63	4,777 07	705 44	
Rivière Dumoine	612 39	369 07		243 32
Rivière Noire	2,566 02	2,675 98	109 96	
Estacades de la Gatineau	8,242 41	6,780 32		1,462 09
Surcharge	15			15
	60,765 90	38,818 98	815 40	22,762 32

Ce qui fait $21,946 de moins que l'an dernier.

On ne doit pas perdre de vue cependant que quand le tarif a été revisé en 1894, on comptait sur une moyenne de $49,000 par année, et comme le revenu total depuis cette date jusqu'à ce jour a été comme suit :

Année finissant le 30 juin 1895	$	57,111	20
" " 1896		49,400	15
" " 1897		51,580	67
" " 1898		60,765	90
" " 1899		38,818	98

nous nous trouvons à avoir eu durant 5 ans un revenu total de $252,676 90

Ce qui donne une moyenne de $50,535.31 ou $1,535.35 de plus que le revenu annuel estimatif.

Il semble nécessaire de faire observer la grande différence qui existe entre le revenu de la rivière Petewawa pour l'année 1898-99 et celui de l'année précédente. Ce revenu a augmenté d'une façon anormale en 1897-98 comme on pourra en juger par l'état suivant :

RIVIÈRE PETEWAWA.

Année finissant le 30 juin 1895	$	9,797 76
" " " 1896		13,345 71
" " " 1897		9,606 44
" " " 1898		20,280 04
" " " 1899		6,470 87
Un total pour les cinq années de	$	59,500 82

Ce qui fait une moyenne de $50,535.38, ou de $11,900.16, c'est-à-dire à peu près deux fois plus qu'on espérait quand le tarif a été préparé.

Je crains que dans un avenir rapproché, les chemins de fer actuellement en construction, fassent tomber sérieusement les revenus provenant de cette source.

Durant la dernière saison, le commerce du bois de sciage a pris un regain de vigueur, et, en conséquence, la production des billots sera cette année la plus considérable que nous ayons depuis plusieurs années. Cette augmentation cependant n'affectera en rien le revenu de la présente année fiscale, mais se fera sentir en 1900-1901.

Enfin, la dimunution constante qui s'est produite dans l'industrie du bois d'équarrissage, a aussi contribué à faire décroître les revenus provenant de la région de l'Ottawa.

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les recettes de 1898-99 se sont élevées à $23,386.59—soit $8,506.82 de moins qu'en 1897-98 ;

Tous les impôts de 1898-99 ont été perçus au cours même de l'exercice.

Des arrérages qui restaient lorsque je pris charge de cette région en 1892 et qui n'étaient pas encore perçus au 1er juin 1898, il n'a rien été reçu durant le dernier exercice ; tous ces arrérages, qui forment emsemble $14,481.49, devraient être biffés, comme je l'ai déja suggéré.

Comme partout ailleurs, la saison a été excessivement favorable au commerce du bois de sciage dans cette région ; le nombre de navires qui ont pris des chargements de bois à Trois-Rivères est sans précédent.

Les opérations heureuses des marchands de bois ont été gravement atteintes par le désastre des 27 et 28 septembre dernier, quand, par suite d'une crue inusitée des eaux, les estacades de Trois-Rivières furent presque entièrement emportées et laissèrent passage à plus de 100,000 billots qui se jettèrent dans le Saint-Laurent ; de cette quantité de billots, pour une raison ou pour une autre on perdit plus de 50 pour cent ; les pertes les plus sérieuses furent subies par la Saint-Maurice Lumber Co., Warren Curtis et la Laurentide Pulp Co. ; MM. Alex. Baptist et William Ritchie perdirent aussi, mais dans des proportions moins considérables.

Après avoir fait une enquête minutieuse sur ce désastre, je me suis convaincu que ce ministère n'est en rien blâmable ; il suffira d'indiquer une seule raison, c'est que les estacades de trois des marchands de bois de Trois-Rivières ont cédé plusieurs heures avant que nos ouvrages ne partent. Quelques-unes des jetées étaient minées en dessous et ont été détruites ; nous n'avons pas perdu une seule de nos estacades ; bien qu'il faudra dépenser une somme considérable pour remettre ces ouvrages en aussi bon état qu'ils étaient avant le désastre du 27 septembre, je n'hésite pas à dire qu'il est sans aucun doute, dans l'intérêt de ce ministère de réparer les dommages sans retard de manière à donner des accommodations sûres aux marchands de bois, dès l'ouverture de la prochaine saison de navigation.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

L'état n° 7 ci-annexé donne les détails d'une somme de $6,058.34 restant à percevoir et dont $3,521.19 devraient être retranchés suivant un jugement de la cour de l'Echiquier.

Quant aux $2,537.15 restant, je regrette de dire qu'aucun règlement n'a pu être effectué pour faire disparaître ce montant de nos comptes.

Une autre année s'est en conséquence écoulée sans qu'aucun impôt n'ait été collecté dans cette région, et plus le règlement de cette affaire retardera plus il sera difficile de tirer les comptes au clair.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN D'ESQUIMALT.

Les recettes ont été de $10,315.63, comme il appert de l'état n° 8 ; ce qui fait $4,087.71 de plus que l'année dernière. Le bassin a été occupé durant 134 jours contre 91 jours en 1897, et les navires entrés dans le bassin formaient un tonnage de 47,668 tonneaux, contre 28,453 tonneaux l'année précédente.

Par ordre en conseil du 7 mars et du 1er mai dernier on a réduit les prix pour l'usage du bassin d'après l'échelle suivante :

Tonnage total.	Droit d'entrée.	1er jour.	Chaque jour subséquent.
	$ c.	$ c.	$ c.
Tous vaisseaux de moins de 1,000 tonneaux	75 00	150 00	50 00
De 1,000 à 2,000 tonneaux ...	100 00	200 00	50 00
De 2,000 à 2,500 " ...	125 00	250 00	50 00
Tous vaisseaux de plus de 2,500 tonneaux...	200 00	400 00	50 00

Deux cents par tonneau sur tout ce qui dépasse 2,500 tonneaux.

On espère qu'avec des taux aussi modérés, une bonne partie des affaires qui se faisaient naguère dans les bassins de radoub étrangers se dirigeront vers nos bassins et que le ministère réalisera au moins ses dépenses d'exploitation.

BASSIN DE LÉVIS.

Les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1899 ont été de $12,716.09, ce qui est de $6,053.88 de moins que durant l'exercice précédent. (*voir* état n° 9).

Le bassin a été occupé pendant 104 jours, contre 109 l'année précédent sans compter les jours où il a été occupé durant l'hiver.

Le tonnage des navires entrés au bassin a été de 13,711 tonneaux, tandis qu'en 1897-98 il était de 18,913 tonneaux.

Le bassin a été occupé durant l'hiver par le steamer *Campania*, et le ponton de la traverse à Lévis.

Par ordre en conseil du 10 août 1899 les règlements ont été modifiés à plusieurs points de vue. Le changement le plus important consiste en l'abolition du délai de dix jours accordé précédemment pour le paiement des impôts dus. La règle maintenant veut que tout soit payé avant que le navire ne sorte du bassin.

BASSIN DE KINGSTON.

Les recettes ont été de $7,506.88 ou $50.57 de plus que durant la saison précédente (*voir* état n° 10).

Durant la saison de 1898-99, le bassin a été occupé durant 93 jours, ce qui fait 43 jours de moins que durant l'année précédente, mais du mois d'août à décembre 1897, les taux ont été de 50 pour 100 environ moins élevés que l'année dernière.

Le tonnage des navires entrés au bassin durant la dernière année fiscale, sélève à 28,579.75 tonneaux, tandis que l'année précédente il n'était que de 17,623 tonnes.

Le bassin a été occupé durant l'hiver de 1898-99 durant 61 jours, tandis que l'hiver précédent, le steamer *Rosedale*, l'a occupé durant 106 jours. On a adapté à Kingston la même règle qu'à Lévis, c'est-à-dire que le navire doit payé ce qu'il doit pour l'usage du bassin avant d'en sortir.

ECLUSES.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Les recettes de cette écluse ont été de $173.72 soit $73.12 de moins que pendant l'exercice précédent.

Les perceptions provenant de toutes sources qui ont passé par nos mains se résument comme suit :

Des glissoires et estacades	$ 60,205 67
Des bassins de radoub	31,608 60
Des écluses	550 86
	$ 92,365 03

Pour fins de comparaison, ci-dessous un état des revenus provenant des travaux publics durant les exercices 1898-99 et 1897-98.

—	Année 1898-9.	Année 1897-8.	Augmentation, 1898-9.	Diminution, 1898-9.
Glissoires et estacades.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Région de l'Ottawa	38,818 98	60,765 90	....	21,946 92
Région du Saint-Maurice	21,386 59	29,893 41	....	8,506 82
	60,205 57	90,659 31	....	30,453 74
Bassins de radoub.				
Esquimalt	10,315 63	6,227 92	4,087 71	....
Lévis	13,786 09	19,839 97	....	6,053 88
Kingston	7,566 88	7,448 31	58 57	....
	31,608 60	33,516 20	4,146 28	6,053 88
Pertes nettes	....	....	....	1,907 60
Ecluses.				
Rivière du Lièvre	173 72	246 84	....	73 12
Rivière Yamaska	377 14	355 46	21 68	....
	550 86	602 30	21 68	73 12
Pertes nettes	....	....	....	51 44

En terminant, je me fais un devoir de reconnaître le concours empressé que j'ai reçu de tous les employés de cette division du service, et de les remercier de l'inaltérable courtoisie qu'ils m'ont témoignée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des travaux publics.

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1899 et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1899.

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, des Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1899.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14	*		53 14	1873	Insolvables.
John Rowan	342 50			342 50	1872-1873	"
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	"
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873-1874	"
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873-1874	"
W. C. Wells	600 90			600 90	1873-1874	"
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874-1875	
Walton Smith	171 46			171 46	1874-1875	"
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	"
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861, 1863, 1864, 1869, 1875 à 1878	"
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	"
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	"
James Walker	11 25			11 25	1877	"
R. Campbell et Fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	"
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	"
Costello, Frères	90 62			90 62	1882	"
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	"
James Yuill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	"
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882-1883	" mentionnée dans le rapport S—38 pour mars 1886.
A. et P. White	101 00			101 00	1881	"
B. Caldwell et Fils	4 33			4 33	1887	"
J. R. Booth		9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88 contre-réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 85		8,889 85	1881 à 1888	
The Bronsons and Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1888	*Droits d'estac. des Chaudières—Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces ouvrages complètement à leurs frais depuis 1881.
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886-1887	
Succession de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	

Gilmour et Cie	....	406 27	....	406 27	1884..........	Contre réclamation pour dommages causés par la rupture des travaux de Coulonge.
John Rochester	....	258 88	....	258 88	1881 à 1883......	
J. et G. Bryson	....	....	252 20	252 20	1886..........	
	23,997 28	31,005 54	651 58	55,653 90		

EDOUARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 30 septembre 1899.

N° 2.—Etat des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1899, et non perçus le 30 septembre 1899.

Débiteur.	Années où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des Chaudières, en suspens.	Droits ordinaires.	Total à percevoir.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	....	2,561 69	La question des droits d'est. des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la com. du trésor. Ces sommes doivent être biffées.
The Bronsons and Weston Lumber Co	"	2,056 96	....	2,056 96	
Perley et Pattee	"	1,203 26	....	1,203 26	
Wm. Mason et Fils	"	167 66	....	167 66	
Pierce et Cie	"	913 48	....	913 48	
Alex. Fraser compte de Thos. Stephens	1890-1	....	28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-3	....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer, parce que d'après les livres, M. Booth serait endetté envers le gouvernement.
Bryson et Fraser	1896	....	196 71	196 71	Ont une contre-réclamation pour travaux exécutés dans la glissoire jusqu'à la concurrence de cette somme.
		6,903 05	604 93	7,507 98	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1899.

N° 3.—ETAT des droits de glissoires dus, dans la région de l'Ottawa, pour lasomme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

Débiteurs.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair		696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoirs ; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1899.

N° 4.—ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'État sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

——	Pièces.
Bois carré	25,785
Billots	2,950,561
Bois d'estacades	57,405
Bois plat et de grume	5,835
Cèdres	66,160
Traverses de chemins de fer	372,108
Poteaux de clôture	116,515
Poteaux de télégraphes	448
Total	3,594,817

Aussi 5,616¼ cordes de bois de pulpe et un bateau à vapeur. Les recettes provenant de ces sources ont été de $38,818.98.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1899.

N° 5.—ÉTAT des revenus provenant de la rivière Ottawa et de ses tributaires, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nom de la rivière, etc.	Total.
	$ c.
Rivièie Ottawa	5,429 57
Chenaux	6,523 18
Rivière Petewawa	6,470 87
" Madawaska	5,792 92
" Coulonge	4,777 07
" Dumoine	369 07
Rivière Noire	2,675 98
" Gatineau	6,780 32
	38,818 98

Se montant à $38,818.98.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1899.

N° 6.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades, rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1899 et non perçus le 30 septembre 1899.

Débiteurs.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
" " ..	1879	2,110 62		
" " ..	1880	1,696 18		
" " .	1881	293 69		
" " ..	1882	165 80		
" " ..	1884	118 50		
" " ..	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie......	1878	3,072 84		
"	1883	2,173 68		
"	1884	28 96		
"	1886	1 62		
" ...	1887	4 38		
			5,281 48	
Alex. Baptist........	1879	....	2,116 96	
Wm Ritchie et Cie.....	1888	779 24		
"	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20. Insolvable.
Ritchie Frères...........	1886	413 43		
"	1887	634 71		
			1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76, et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
G. B. Hall.............	1890	....	49 34	Insolvable.
T. E. Normand........	1890	....	14 28	Prétend que ce reliquat est une surcharge.
Trefflé Biron...........	1891	....	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
Total............	....	....	14,481 49	

Pour faire coïncider ce solde avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 crédités de trop à Alex. Baptist, et $217.17 ajoutés à ce crédit, étant $190.40 payés le 23 juillet 1884, et $26.77 portés de trop par erreur au compte de Wm Little, ce qui laisse un solde de $14,690.73 dû le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1899.

N° 7.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1898 et non perçus le 30 septembre 1897.

Débiteurs.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	
Irwin et Boyd	1881	59 79		Insolvable.
Thomson et McArthur	1880	52 78		"
Jabez Thurston	1882	12 50		"
McDougall et Ludgate	1879	65 07		"
Biglow et Trounce	1882 à 1885	216 21		"
R. et G. Strickland	1882, 1883, 1885, 1886 et 1887	215 08		"
Estate feu Geo. Hilliard	1877 à 1883 et 1886	354 15		Décédé et succession distribuée.
T. G. Hazlett	1881, 1882, 1884 à 1889	885 25		D'après le jugement rendu par la cour de l'échiquier *re* Boyd *vs* Smith, ces sommes ne peuvent pas être perçues.
I. M. Irwin	1882, 1883, 1885 à 1888	698 45		
D. Ullyott	1881 à 1887	547 68		
Green et Ellis	1881 à 1883, 1885, 1888 et 1889	157 01		
A. W. Parkin	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891	65 92		
La succession Dixon	1883	137 50		
Alfred McDonald	1888	40 80		
John Parkin	1889	13 00		
Gilmour et Cie	1893	690 58		
The Rathbun Company	1893	1,846 57		
			6,058 34	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1899.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

N° 8.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits de dock.	Autres droits.	Total.
		1898.	1898.	$ c.	$ c.	$ c.
Vapeur de S.M. *Virago*	265	28 juillet	6 août	Frais d'expl	oitation.	373 18
" de S.M. *Sparrowhawk*	265	28 "	6 "			
" *Aorangi*	4,196	16 août	18 "	648 00	......	648 00
" *Horsa*	639	2 sept	4 sept	332 50	4 80	337 30
" *Kinshin Mara*	3,596	7 "	25 "	2,304 00	30 00	2,334 00
" de S.M. *Icarus* et chalands	970	3 oct	11 oct	Frais d'expl	oitation.	415 54
" *Tartar*	4,425	12 "	15 "	658 00	....	658 00
" de S.M. *Amphion* et chaland	4,300	24 "	27 "	Frais d'expl	oitation.	164 58
" *Garonne*	3,876	27 "	29 "	518 00	4 20	522 20
" de S.M. *Leander*	4,300	31 "	5 nov	Frais d'expl	oitation.	236 62
" de S.M. *Pheasant*	755	12 nov	19 "	Frais d'expl	oitation.	407 18
" de S.M. *Egeria*	940	12 "	19 "			
Barque *Harvester*	1,494	30 "	2 déc	417 50	......	417 50
Vapeur *Fastnet*	338	14 déc	31 "	580 00	6 60	586 60
" de S.M. *Phaeton*	4,300	4 janv	12 janv	Frais d'expl	oitation.	396 54
" *Virago*	265	14 "	26 "	Frais d'expl	oitation.	589 30
" de S.M. *Sparrowhawk*	265	14 "	26 "			
Navire des îles Hawaï	2,097	20 fév	21 fév	400 00	1 50	401 50
Vapeur *Quadra* et chaland	573	10 avril	15 avril	440 00	....	440 00
" *Earl*	54	10 "	15 "			
" de S.M. *Amphion*	4,300	17 "	24 "	Frais d'expl	oitation.	336 15
" *Garonne*	3,876	24 mai	26 mai	488 00	5 40	493 40
" *Douglas*	639	1er juin	6 juin	350 00	6 00	356 00
" *Egeria*	940	9 "	10 "	Frais d'expl	oitation.	196 94
Pour l'eau fournie par le chemin de fer maritime pour laver le dessous des navires, 8,500 gallons à 60 c.	....	....	....	....	......	5 10
						10,315 63

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des revenus des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1899.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

N°. 9.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits de dock.	Autres droits.	Total.
		1898.	1898.	$ c.	$ c.	$ c.
SS. *Livonian*	4,063					
" cargaison	300					
	4,363	4 juillet	27 août	7,612 04	26 00	7,638 04
Vapeur *Gambria*	1,252	19 sept	Droit d'ent.	200 00	......	200 00
"	......	......	7 octobre	1,107 78	......	1,107 78
Barge à vapeur *Aragon*	1,450	18 octobre	Droit d'ent.	200 00	......	200 00
" "	......	18 "	4 nov	1,194 00	......	1,194 00
S.S. *Glenvech*	3,084	......	Droit d'ent.	200 00	......	200 00
"	......	10 nov	15 nov	758 40	......	758 40
Turret Chief	1,881	......	Droit d'ent.	200 00	......	200 00
"	......	16 nov	23 nov	657 87	......	657 87
Dragueur n° 12	......	5 mai	9 mai	330 00	......	330 00
Ponton de la traverse de Lévis	......	Droit d'ent.	Hivernage	200 00	......	200 00
S.S. *Campania*	1,681	"	"	200 00	......	200 00
"	......	Hiver	......	800 00	......	800 00
Ponton de la traverse de Lévis	......	"	......	100 00	......	100 00
				13,760 09	26 00	13,786 09

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des revenus des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1899.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

N° 10—État des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits de dock.	Autres droits.	Total.
		1898.	1898.	$ c.	$ c.	$ c.
Vapeur *Bothnia*	833·36	5 juillet	6 juillet	133 33	10 50	143 83
Barge *Eagle*	316	6 "	8 "	107 44	....	107 44
Vapeur *Caspian*	968·48	9 "	14 "	485 80	10 50	496 30
Remorq. *Bronson* et barge *Acadia*	70 374	15 "	16 "	88 80	15 50	104 30
Barge *Winnipeg*	734·27	18 "	19 "	123 42	....	123 42
" *Colborne*	301	19 "	21 "	81 27	....	81 27
Remorq. *Active* et barge *McCarthy*	301·70 254	22 "	24 "	144 46	5 00	149 46
Vapeur *Vision*	98·34	25 "	26 "	20 00	....	20 00
Barge *John Gaskin*	487	27 "	29 "	131 49	....	131 49
Chaland du gouv. n° 1 et drag. n° 8	au-d. 100	27 "	28 "	20 00	....	20 00
Barge *Harvest*	262	29 "	31 "	72 40	....	72 40
Remorq. *Jessie Hall* et barge *Corn Crib*	29 296	1er août	3 août	87 75	....	87 75
Remorqueur *Walker*	138·58	6 "	7 "	27 71	....	27 71
SS. *Bannockburn*	1,619·56	8 "	9 "	211 95	....	211 95
Vapeur *Sir L. Tilley* " " transport	1,177·77 200	9 "	13 "	477 10	2 50	479 60
Vapeur *Columbian*	703·90	13 "	14 "	120 39	....	120 39
Remorq. *Bronson* et barge *Iowa*	70 365	15 "	18 "	138 10	10 50	148 60
Elévateur n° 2	292	18 "	20 "	78 84	....	78 84
Remorqueur *Thomson*	185·05	25 "	25 "	37 00	5 00	42 00
Barge *Dunmore*	617·24	26 "	27 "	154 92	2 50	157 42
Remorqueur *Mabel McDonald*	29	1er sept.	1er sept.	20 00	....	20 00
Vapeur *Tecumseh*	839·67	15 "	17 "	203 23	....	203 23
" *St. Lawrence*	312·90	21 "	24 "	106 38	....	106 38
Barge *Kingston*	599	25 octobre	26 octobre	109 90	3 00	112 90
" *Danforth*	669·36	26 "	27 "	116 93	....	116 93
" *Augustus*	830·62	28 "	28 "	143 56	....	143 56
Vapeur *Ocean* " transport	688·75 200	29 "	30 "	138 87	5 00	143 87
Barge à vapeur *J. L. Nichols*	77	2 nov	3 nov	20 00	....	20 00
Barge *Kildonan*	522·78	4 "	10 "	285 24	5 00	290 24
Remorqueur *Bronson*	70	8 "	8 "	30 50	5 00	35 50
Vapeur *Bannockburn*	1,619·56	16 "	17 "	222 45	....	222 45
Goëlette *Maria Annette*	277	29 "	2 déc	95 40	5 00	100 40
Remorq. *Jessie Hall* et barge *Wheat Bin*	29 320	5 déc	6 "	69 80	....	69 80
Vapeur *Chieftain*	434·68	6 "	9 "	147 78	....	147 78
" *Armenia*	623·68	12 "	15 "	199 67	....	199 67
Remorqueur *Jessie Hall*	29	15 "	16 "	20 00	....	20 00
			1899.			
Remorqueur *Bronson*	....	22 "	20 février	100 00	Entr'nce fee.	100 00
		1899.				
Vapeur *Chieftain*	435	18 avril	19 avril	87 00	....	87 00
SS. *Minnedosa*	1,081	20 "	21 "	158 10	....	158 10
Barge *Hector*	539	22 "	27 "	254 82	....	254 82
Vapeur *Chicora*	930·50	28 "	30 "	208 18	....	208 18
		1898.				
Dragueur n° 8 du gouvernement et 2 chalands	465	22 déc. 1899. 14 avril	14 février 17 avril	631 50	....	631 50

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON—*Suite.*

N° 10.—ETATS des droits et autres impôts perçus, etc.—*Suite.*

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1899.	1899.	$ c.	$ c.	$ c.
Vapeur *Orion*	846	17 mai	19 mai	193 82	....	193 82
" *Erin*	651	29 "	30 "	115 10	5 00	120 10
" *New York*	295	30 "	31 "	69 50	....	69 50
" *Empire State*	380	1er juin	2 juin	76 00	....	76 00
Remorqueur *Bronson*	137	5 "	6 "	27 40	....	27 40
Vapeur *Glengarry*	732	10 "	13 "	225 68	....	225 68
Remorq. du gouvernement *Delisle*	45	15 "	17 "	40 00	....	40 00
Vapeur *Brockville*	191	19 "	19 "	38 20	....	38 20
Navire *Minnedosa*	1,041	24 "	25 "	154 10	....	154 10
Vapeur *Tecumseh*	840	27 "	28 "	134 00	....	134 00
Barge *Melrose*	768	30 "	1er juillet	126 80	....	126 80
		1898.				
Remorqueur *Bronson*	137	22 décembre.	20 février	99 80	5 00	104 80
				7,411 88	95 00	7,506 88

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des revenus des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1899.

7e PARTIE

LISTE DE QUELQUES-UNES DES LOIS DU PARLEMENT

ÉDICTÉES PENDANT LA SESSION DE 1899

ET QUI ONT TRAIT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE

LISTE de quelques-unes des lois édictées dans le cours de la 4e session du 8e parlement prorogé le 11 août 1897 et qui ont trait au ministère des Travaux publics ou aux travaux sous son contrôle (62-63 Victoria.)

Sujet.	Titre.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice expirant le 30 juin 1899, et fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1899 et le 30 juin 1900, et pour d'autres fins liées au service public.	1	
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice expirant le 30 juin 1900, et fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour l'exercice expirant le 30 juin 1900, et pour d'autres fins liées au service public.	2	43
Rapports du ministre des Travaux publics au gouverneur en conseil sur l'état des compagnies incorporées devant être fait avant l'octroi d'une subvention pour la construction de bassins de radoub.	Acte pour encourager la construction de bassins de radoub.	9	1
Concernant les règlements pour la protection de la santé des personnes sur les travaux publics.	Acte pour établir des mesures d'hygiène sur les travaux publics.	30	189
Concernant le pouvoir des commissaires du havre de Québec de prélever des fonds pour les fins du dit acte.	Acte amendant et consolidant les actes concernant les commissaires du havre de Québec.	34	197
Concernant certaines sommes d'argent devant être appliquées à l'amélioration du havre de Montréal.	Acte concernant les commissaires du havre de Montréal.	36	227

J. A. CHASSÉ,

Greffier en loi

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er décembre 1899.

ETATS

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 30 JUIN 1898 AU 30 JUIN 1899.

2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1899.

3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLIC DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1899.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, 1er décembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants, demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1898-99.

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

N° 4.—Une liste de quelques-unes des lois édictées dans le cours de la dernière session et qui ont trait au ministère des Travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

Au secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada depuis le 30 juin 1898 jusqu'au 30 juin 1899.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.		Somme.
ÉDIFICES PUBLICS.				$ c.
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des ministères.				
Édifices du parlement et des ministères, fourniture du charbon	John Heney et fils	21 mars	1898	24,299 12
Édifices du parlement et des ministères, fourniture de la glace	F. A. Lusignan et M. Lapointe	29 avril	1899	par 100 lbs. 0 10
Édifices publics—édifice de l'ouest—quatre bouilloires tubulaires	W. J. Campbell	23 sept.	1898	1,881 00
Édifices publics—édifice de l'est, assenceur Sprague.	Lewis, frère et Cie	12 avril	1899	3,995 00
Édifices publics—ministère des Postes, édifice Langevin, voûtes en acier	J. et J. Taylor	23 fév.	1899	13,367 00
Terrains du parlement—érection de statue à Sa Majesté la reine Victoria	L. P. Hébert	13 oct.	1898	18,500 00
Terrains du parlement—érection de statue à feu l'Hon. Alex. MacKenzie	L. P. Hébert et H. MacCarthy	3 nov.	1898	14,000 00
Édifices du parlement—édifices de l'est, ouest, centre, Langevin et de la Cour Suprême, fourniture du gaz pour fins de chauffage	Cie de gaz d'Ottawa	21 janv.	1899	par 1,000 c. pd. 1 00
Rideau Hall—Enlèvement de la neige	Thos. Whelan	5 déc.	1898	p. la saison 319 00
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste, fourniture du charbon	Cie de char. d'Acadia, ltée.	23 août	1898	193 90
Annapolis " " "	Burchell, frère	31 "	1898	140 91
Antigonish " " "	Cie de char. d'Acadia, ltée.	23 "	1898	75 53
Arichat " " "	I. Leblanc	29 sept.	1898	70 00
" caisse d'épargne " "	"	29 "	1898	35 00
" édifice de la douane " "	"	29 "	1898	35 00
Baddeck, bureau de poste " "	Burchell, frère	31 août	1898	90 00
Dartmouth, " " "	Wm. Roche	1er sept.	1898	54 85
Halifax, édifice fédéral, " "	"	1er "	1898	719 65
" bur. de l'asst. rec. gén. " "	"	1er "	1898	
" bât. de l'immigration " "	"	1er "	1898	222 65
" entrepôt de vérification " "	"	1er "	1898	268 76
" bur. de l'asst. rec. gén. " "	Intercolonial Coal Mining Co	23 août	1898	32 20
" bât. de l'immigration " "	" "	23 "	1898	9 20
" salle d'exercices—aménagement	Rhodes, Curry et Cie., ltée	9 juin	1899	9,350 00
" " instal. d'appar. de chauf.	Joseph Lamarche	20 juillet	1898	6,600 00
" " lum. élect., appar. d'écl.	John L. Griffin	27 août	1898	3,982 31
Liverpool—Construction d'un édifice public	Rhodes, Curry et Cie	26 janv.	1899	10,777 00
Lunenburg, bureau de poste, fourniture du charbon.	James Kenna	5 sept.	1898	189 00
New Glasgow, " " "	Cie de char. d'Acadia, ltée.	23 août	1898	143 80
North-Sydney, " " "	Burchell, frère	31 "	1898	112 50
Pictou, " " "	Cie de char. d'Acadia, ltée.	23 "	1898	110 06
" édifice de la douane " "	"	23 "	1898	78 62
Sydney bureau de poste " "	C. F. Routledge	26 "	1898	136 13
Truro " " "	Cie de char. d'Acadia, ltée.	23 "	1898	121 50
Windsor " " "	"	23 "	1898	140 22
" édifice public—plombage	F. F. Murphy	13 sept.	1898	980 00
" " peinturage et vitrage	Wm. Allison	13 "	1898	265 00
" bureau de poste—appar. de chauffage	Joseph Lamarche	4 oct.	1898	961 80
" édifice public—couverture	Hutson et fils	16 sept.	1898	910 00
Yarmouth, bureau de poste—fourniture du charbon.	Wm. Law et Cie	3 "	1898	235 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics le 30 juin 1898 au 30 juin 1899.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifice fédéral—Charbon	Peake, Prères et Cie	29 août 1898	434 08
Montague, bureau de poste—Charbon	Geo. Wightman	3 sept. 1898	42 89
Summerside " "	Robert T. Holman	31 août 1898	200 97
" " "	James Kenna	5 sept. 1898	30 15
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, bureau de poste—Charbon	Robert Seely	31 août 1898	295 76
Chatham " "	R. R. Call	22 " 1898	292 80
Dalhousie " "	Chas. Powell	31 " 1898	176 26
Frédéricton " "	Robert Seely	31 " 1898	248 36
Moncton " "	Acadia Coal Co	23 " 1898	185 74
New-Castle " "	R. R. Call	22 " 1898	262 31
Saint-Jean, nord " "	R. P. et W. F. Starr	31 " 1898	29 42
" ouest " "	" "	31 " 1898	476 61
" caisse d'épargne "	" "	31 " 1898	219 55
" édifice de la douane "	" "	31 " 1898	1,242 31
Saint-Stephens, bureau de poste "	C. H. Clerke	22 " 1898	102 60
Sussex, " "	Robert Seely	31 " 1898	207 58
Tracadie, lazaret "	R. R. Call	22 " 1898	795 55
Woodstock, " "	Robert Seely	31 " 1898	194 99
Québec.			
Aylmer, bureau de poste—Fourn. de charbon	C. C. Ray et Cie	18 " 1898	147 65
Coaticook " "	J. D. Smith	2 sept. 1898	193 73
Fraserville " "	N. Dion	2 " 1898	261 00
Hull " "	C. C. Ray et Cie	18 août 1898	211 50
Joliette " "	Jas T. Rowan	20 " 1898	191 57
Lachine " "	Bell Bros. & Co., Ltd	27 " 1898	84 73
Laprairie " "	Ludger Beauvais	31 " 1898	96 65
Lévis, bassin de radoub "	John H. Powell	23 " 1898	850 00
Montréal, bureau de poste "	T. F. Moore et Cie	19 " 1898	742 23
" édifice de la douane "	"	19 " 1898	577 50
" entrepôt de vérification "	"	19 " 1898	1,760 00
" " de percep. nord "	"	19 " 1898	20 47
" édifice du revenu "	"	19 " 1898	192 50
" bureau de poste—Pouvoir électrique pour éclairer édifice et faire marcher ascenseurs	Cie Royal Electrique	1er " 1898	Par année. 6,872 71
" bureau de poste—Renouveler couverture	Joseph Lamarche	7 déc. 1898	9,400 00
Québec, bureau des mesureurs—Fourn. de charbon	Frs Gunn	24 sept. 1898	209 30
" édifice de la douane "	"	24 " 1898	749 41
" agence de la marine "	"	24 " 1898	322 92
" entrepôt de vérification "	"	24 " 1898	479 39
" bâtisse d'immigration "	"	24 " 1898	23 92
" bureau de poste "	"	24 " 1898	478 60
" " (St-Roch) "	"	24 " 1898	59 80
Richmond " "	J. D. Smith	2 " 1898	148 29
Rimouski " "	John H. Powell	23 août 1898	300 00
Saint-Jérôme " "	Chas Godmer	25 oct. 1898	168 68
Saint-Jean " "	Simard et Fils	20 août 1898	53 30
Sherbrooke " "	J. D. Smith	2 sept. 1898	277 23
Sorel " "	Leclaire et Lavallée	19 août 1898	209 25
Trois-Rivières " "	Z. Marchand	20 " 1898	148 75
" édifice de la douane "	"	20 " 1898	276 60
Valleyfield, bureau de poste "	D. Dion	30 " 1898	46 00
Farnham-ouest " "	Jos Séguin et Cie	31 " 1898	26 25

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics le 30 juin 1898 au 30 juin 1899—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
Edifices publics—*Suite.*			$ c.
Ontario.			
Almonte, bureau de poste—Fourn. de la houille....	Wm McArthur..........	27 août 1898..	119 00
Amherstburg " " ...	John Mullens........	4 oct. 1898..	132 00
Arnprior, édifice public—Construction d'un appareil de chauffage..............................	Pierre Leclerc et Fils....	16 sept. 1898..	849 00
Barrie, bureau de poste—Fourn. de la houille......	J. G. Scott.....	27 août 1898..	210 00
Belleville " "	Chas. C. Leavens......	29 " 1898..	433 58
Berlin " "	Kloepfer et Cie..........	29 " 1898..	168 75
Brampton " " ..	Peaker et Fils..........	30 oct. 1898..	123 55
Brantford " "	John Mann et Fils.....	30 août 1898..	240 33
Brockville " "	R. R. Dowsley....	29 " 1898..	180 00
Carleton Place " "	J. H. Greig.............	29 " 1898..	105 00
Chatham " "	J. L. Scott.............	2 sept. 1898..	107 45
Cobourg " "	Geo. Plunkett	30 août 1898..	168 04
Cornwall " "	Flack Bros.............	1 sept. 1898..	240 00
Dundas " "	Chs Sturrock...........	2 " 1898..	14 46
Galt " "	Colvin et Fraser....	29 août 1898..	151 30
Gananoque " "	C. E. Britton....	5 oct. 1898..	66 50
" bureau de douane "	"	5 " 1898..	104 50
Goderich, bureau de poste "	Wm. Lee	1 sept. 1898..	139 48
Guelph " "	Frank Frank...........	29 août 1898..	187 09
Hamilton " "	Thos Myles et Fils......	29 " 1898..	3 00
" édifice de la douane "	Peoples' Coal Co'y.....	27 " 1898..	611 25
Ingersoll, construction d'un édifice public..........	R. Carrol et J. H. McKnight............	19 sept. 1898..	13,437 00
Kingston, édifice de douane—Fourn. de la houille..	James Sowards.....	27 août 1898..	234 00
" bureau de poste " ..	"	27 " 1898..	202 80
" construction d'une salle d'exercices......	Sullivan et Langdon	3 déc. 1898..	61,930 00
" cale-sèche—Courant électrique pour éclairer la chambre des engins............	Kingston Light, Heat & Power Co.............	13 avril 1898..	par année. 385 00
Lindsay, bureau de poste—Fourn. de la houille.....	McLennan et Cie.......	29 août 1898..	140 30
London " "	Peoples' Coal Co........	27 " 1898..	348 79
" édifice de la douane "	"	27 " 1898..	341 49
" " "	John M. Daly	30 " 1898..	16 00
" " "	"	30 " 1898..	12 80
Napanee, bureau de poste "	F. E. Vanluven	30 " 1898..	139 50
Niagara-Falls " "	W. E. Thomas.....	30 " 1898..	143 50
Orangeville " "	J. R. Lathwell..........	21 sept. 1898..	88 20
Orillia " "	Andrew Tait............	20 " 1898..	159 00
Pembroke " "	Skinner et Ryan..... ..	29 août 1898..	112 37
Peterborough " "	Peoples' Coal Co........	27 " 1898..	126 91
" bureau de douane "	"	27 " 1898..	99 31
Petrolia, bureau de poste "	J. et J. Kerr.....	30 " 1898..	100 00
Port-Arthur " "	Harstone et Byrnes......	13 sept. 1898..	93 78
Port-Hope " "	W. T. Clarke...........	29 août 1898..	164 50
Prescott " "	James Buckley.........	29 " 1898..	157 15
" édifice de la douane "	"	29 " 1898..	89 80
Portage-du-Rat, construction d'un bureau de poste..	Wm. Garson......	4 juill. 1898..	18,875 00
Ste-Catherine, bur. de poste—Fourn. de la houille..	D. Dittrick............	1 sept. 1898..	108 00
Saint-Thomas " " ..	Peoples' Coal Co..	27 août 1898..	282 00
Smiths-Falls " " ..	H. A. Crate..	29 " 1898..	103 55
Stratford " " ..	Brigham et Ingram......	30 " 1898..	262 43
Strathroy " " ..	Alex. Reed.............	3 oct. 1898..	131 52
Toronto " " ..	Peoples' Coal Co........	27 août 1898..	646 40
" édifice de la douane " ..	"	27 " 1898..	262 90
" entrepôt de vérification " ..	"	27 " 1898..	595 20
" bureau du revenu " ..	"	27 " 1898..	185 60
Trenton, bureau de poste " ..	Chs Crowe.....	29 " 1898..	90 00
Walkerton " " ..	Traill Bros..............	30 " 1898..	159 31
Windsor " " ..	R. J. Cleminson	31 " 1898..	387 08

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entrepreneur.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Fin.*			$ c.
Manitoba.			
Brandon, bureau de poste—Fournit de la houille....	Western Coal Co'y......	13 sept. 1898.	561 29
" ferme expérimentale " ...	Alberta R'y. & Coal Co..	3 " 1898.	37 50
" " " ...	D. E. Adams............	30 " 1898.	125 30
Winnipeg, bureau de poste " ...	"	30 " 1898.	597 25
" édifice public " ...	Western Coal Co'y......	13 " 1898.	606 13
" édifice et hangars de l'immigration	"	13 " 1898.	325 08
" bureau des terres et des affaires indiennes.	"	13 " 1898.	344 54
" entrepôt de vérification................	"	13 " 1898.	348 30
Territoires du Nord-Ouest.			
Calgary, hangar des immigr.—Fournit. de la houille.	Alberta Ry. and Coal Co.	3 sept. 1898.	16 32
" bureau de poste " ..	" " ..	3 " 1898.	36 31
" palais de justice " ..	" " ..	3 " 1898.	16 32
" bureau d'enregistrement " ..	" " ..	3 " 1898.	
Indian-Head, ferme expérimentale " ..	Geo. Thompson..........	10 " 1898.	236 00
Lethbridge, bureau de poste " ..	Edward Holmes	2 " 1898.	44 50
Macleod, palais de justice " ..	Alberta Ry. and Coal Co.	3 " 1898.	92 00
" édifice de douane " ..	" " ..	3 " 1898.	66 00
Mâchoire-d'Orignal, palais de justice " ..	R. Beard..............	8 " 1898.	98 00
Moosomin " " ..	T. H. Bristow..........	29 nov. 1898.	317 13
" " " ..	D. E. Adams.....	30 sept. 1898.	20 00
Régina, bureau de poste " ..	Rembler Paul.....	30 août 1898.	210 00
" palais de justice " ..	"	30 " 1898.	750 00
" bureau des titres " ..	"	30 " 1898.	170 00
" terres fédérales " ..	"	30 " 1898.	20 00
HAVRES ET RIVIÈRES.			
Nouvelle-Ecosse.			
East-Ragged-Island—Construction d'un quai. ...	J. B. McManus.........	8 nov. 1898.	2,280 00
Halls'-Harbour—Extension du brise-lames.........	"	4 janv. 1899.	3,200 00
Merigomish—Construction d'un quai..............	Hugh McDonald........	23 mars 1899.	865 00
Riv. du Nord—Ste-Anne—Constr. d'une pile au quai.	"	1er sept. 1898.	2,148 00
Riviere Hébert—Construction d'une pile au quai...	John W. Tingley.	20 fév. 1899.	1,195 00
Woods-Harbour, en haut—Construction d'une chaussée et d'un quai	Donald Sutherland......	14 nov. 1898.	1,940 00
Ile du Prince-Edouard.			
China-Point—Construction d'un nouveau bloc et réparations au quai......	Alex. Compton	10 fév. 1899.	1,987 00
Miminegash—Construction d'un bloc à l'extrémité nord du brise-lames......	Alex. McDonald........	11 janv. 1899.	2,300 00
Pointe du Chevalier, Souris—Réparations et renforcissement de l'intérieur du brise-lames.........	J. P. Brennan et B. H. Ramsay..............	16 août 1898.	8,900 00
Québec.			
Cap-aux-Corbeaux, Baie Saint-Paul—Prolongement du quai....	Viau, Lachance et Hamel	25 nov. 1898.	12,500 00
L'Islet—Construction d'un quai............... ..	O. Carbonneau..	24 juin 1899.	1,500 00
Saint-Roch des Aulnaies—Construction d'un quai et d'approches en pierre.......................... ...	Viau, Lachance et Hamel	21 " 1899.	6,087 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
			$
HAVRES ET RIVIÈRES—*Fin.*			
Ontario.			
Goderich—Reconstruction du brise-lames....	F. Smeeth et D. McGillicuddy...	11 août 1898.	56,700 00
North-Bay, district de Nipissingue—Construction d'un quai	S. H. Lindsay et R. Burdett..................	18 nov. 1898.	16,387 00
Havre de Picton—Travaux de dragage et creusage..	McNamee et Simpson ...	18 janv. 1899.	11,500 00
Manitoba.			
Lac Manitoba—Travaux pour augmenter et régulariser l'écoulement de l'eau par la rivière Fairford..	Frs. Lemoine....	22 déc. 1898.	27,500 00
Territoires du Nord-Ouest.			
Edmonton—Superstructure d'un pont de chemin de fer.. ...	DominionBridge Co., Ltd	7 mars 1899.	46,332 00
Navires, dragueurs et outillage.			
Construction d'une chaudière cylindrique d'étalon de marine.........	John McDougall..	19 nov. 1898.	2,600 00
" " " ..	W. C. White......	21 " 1898.	2,600 00
" " " ..	J. et R. Weir	16 janv. 1899.	2,600 00
" " " ..	"	16 " 1899.	2,600 00
Construction d'une chaudière à tubes Fitzgibbon....	"	8 mars 1899.	2,500 00
" de deux machines à expansion triplexe et une chaudière à tubes marine..	The Bertram Engine Works Co., Ltd.......	10 avril 1899.	14,800 00
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE ET DES SIGNAUX.			
Alberni au Cap Beale, C.-B.—Construction d'une ligne télégraphe..........................	T. D. Conway...........	15 mars 1899.	Par mille, 95 50
Rivière Saint-Laurent, côte nord—Fourniture de 4,700 poteaux pour la ligne de télégraphe.........	L. P. deCourval....	22 " 1899.	Par poteau, 0 85
Rivière Saint-Laurent, côte nord—Fourniture de 6,000 poteaux pour la ligne télégraphique	"	17 juin 1899.	Par poteau, 0 80
Rivière Saint-Laurent, côte nord—Fourniture de 12,000 liens pour la ligne télégraphique	"	23 " 1899.	Par lien, 0 10

J. A. CHASSÉ,

Greffier en loi.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er décembre 1899.

N° 2.—ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1898.						$ c.
21 juillet..	North American Transportation Co., à resp. ltée.	Sa Majesté...	Steamer *Eureka*.	Pour fins d'administrati'n	....	26,000 00
1er oct..	Wm. J. Smith et son ép.	" ..	Terrain, quai et approches, etc., Richard's-Landing, Ile Saint-Joseph, Ont.	" " ..	....	3,000 00
12 "	Sam. Carson et son épouse	" ..	Quai, hangars et droit de passage, Port-Lewis, Qué.	" " ..	....	300 00
2 nov....	Veuve E. S. Vibert.....	" ..	Terrain, Long-Point, Mingan, Qué........	Télégraphe du gouvern..	8,160 pds superf.	500 00
11 "	P. M. Holden........	" ..	Terrain connu comme 'Church Lot,' Kentville, N.-E.. ..	Pour édifice public....	6,400 " ..	2,500 00
16 "	Cie de ch. de fer Manitoba et Nord-Ouest.	" ..	Lots nos 29, 30 et 31, bloc 8, canton 25, rang 4, Yorkton, Ass., T.N.-O.	Pour bâtisse d'immigrat..	....	1 00
21 "	Andrew McNutt et son épouse.	" ..	Terrain, Liverpool, N.-E	Pour fins d'administrati'n	3,876 pds carrés.	825 00
22 "	Nisbet Academy of Prince Albert.	" ..	Lot n° 45, rang 8, du canton de Prince-Albert......	" " ..	....	50 00
23 déc....	Alex. Watson et son ép..	" ..	Terrains et bâtisses du lot n° 65C, Woodstock, Ont... ..	Erection d'un édifice public.	....	3,100 00
28 "	Catharines Adams et al..	" ..	Terrains et bâtisses du lot n° 66C, Woodstock, Ont... ..	" " ..	....	3,800 00
1899.						
12 janv. ..	Municipalité de Saint-Colomban de Sillery, Qué.	" ..	Partie du lot n° 266, avec le vieux quai à Saint-Colomban de Sillery, Qué.	Pour nouveau quai...	5 arpents en superficie.	Octroi gratuit.
29 avril...	Thos. F. Livingston.....	" ..	Terrain à Livingston-Cove, Antigonish, N.-E.	Pour fins d'administrati'n	33,675 pds sup..	1 00
3 juin ...	James Black........	" ..	Navire *Daisy*	" " ..	....	1,200 00
10 " ...	Joseph Leduc....	" ..	Terrain du vieux quai de Ste-Jeanne de l'Ile Perrot, Qué.	Droit de passage........	$\frac{57}{100}$ d'acre......	500 00

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère des Travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Date du bail.	Bailleur.	Preneur.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1898.						
27 août...	Cie du Grand-Tronc.	Sa Majesté	Terrains et quai à Pointe-Claire, Qué.........	Pour fins d'administrat.	10 ans (renouvelable).	$150 par année.
1er nov. ..	Dawes et Cie. ..	"	Série de quatre bureaux, rue Saint-Jacques, Montréal	" " ..	5 ans.	500 "
1er déc. ..	Sa Majesté....	Corporation de la cité de Trois-Rivières, Qué.	Lot de terre sur l'île St-Christophe, rivière St-Maurice, Qué.	Pour y constr. édifice..	Durant bon plaisir.	1 "
1899.						
1er janv..	Cie du Grand-Tronc.	Sa Majesté	Partie de la gare Union, Toronto, Ont.............	Pour les malles de Sa Majesté.	5 ans....	$72.60 par mois.
1er mai...	C. C. Ray et Cie	"	Hangar en bois, bassin du canal Rideau, Ottawa ...	Pour y garder le charb.	1 an............	$400 par année.

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 1er décembre 1899.

GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT DU CONSERVTEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1899.

GALERIE NATIONALE.

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 2 mai 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier, les pièces suivantes ont été ajoutées à la galerie :

Peinture à l'huile de F. McGillivray Knowles, A.R.C.

Ces toiles ont été présentées à la galerie par l'Académie royale canadienne, suivant la loi organique qui exige que les tableaux diplômés soient déposés à la galerie.

Portrait de feu le Dr Kingsford, présenté par l'auteur, Chs Eug. Moss, A.R.C.

Quinze mille soixante et trois visiteurs se sont inscrits au registre, c'est 1,727 de plus que l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. FENNINGS TAYLOR

Conservateur.

JOS. R. ROY,
Secrétaire suppléant, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

NOMS DES ADMINISTRATEURS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 A 1899.

NOMS DES ADMINISTRATEURS.

Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1899.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. De	Date de la nomination. A
Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.			
Conseil des travaux.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	29 déc. 1831.	3 oct. 1844
Daly, l'hon. D	Membres	29 déc. 1831.	3 oct. 1844
Harrisson, S. B	Membres	29 déc. 1831.	3 oct. 1844
Sullivan, R. B	Membres	29 déc. 1831.	3 oct. 1844
Davidson, J., écr	Membres	29 déc. 1831.	3 oct. 1844
Begly, Thomas A	Secrétaire	17 août 1841.	
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 do 1841.	
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841.	
Nouveau conseil des travaux.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	4 oct. 1844.	8 juin 1846
Daly, l'hon. D	Membres	4 oct. 1844.	8 juin 1846
Draper, l'hon. W. H	Membres	4 oct. 1844.	8 juin 1846
Morris, l'hon. W	Membres	4 oct. 1844.	8 juin 1846
Papineau, l'hon. D. B	Membres	4 oct. 1844.	8 juin 1846
Sous l'empire de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.			
Robinson, l'hon. W. B	Commissaire en chef	22 juin 1846.	10 mars 1848
Taché, l'hon. E. P	do	11 mars 1848.	26 nov. 1849
Chabot, l'hon. J	do	13 déc. 1849.	31 mars 1850
Merritt, l'hon. W. H	do	8 avril 1850.	11 fév. 1851
Bourret, l'hon. J	do	12 fév. 1851.	27 oct. 1851
Young, l'hon. John	do	28 oct. 1851.	22 sept. 1852
Chabot, l'hon. J	do	23 sept. 1852.	26 janv. 1855
Lemieux, l'hon. F	do	27 janv. 1855.	25 nov. 1857
Alleyn, l'hon. C	do	26 nov. 1857.	1er août 1858
Holton, l'hon. L. H	do	2 août 1858.	6 do 1858
Sicotte, l'hon. L. N	do	7 do 1858.	10 janv. 1859
Rose, l'hon. John	do	11 janv. 1859.	12 juin 1861
Cauchon, l'hon. Jos	Commissaire	13 juin 1861.	23 mai 1862
Tessier, l'hon. U. J	do	24 mai 1862.	27 do 1863
Drummond, l'hon. L. T	do	28 do 1863.	23 juillet 1863
Laframboise, l'hon. M	do	24 juillet 1863.	29 mars 1864
Chapais J. C	do	30 mars 1864.	30 juin 1867
Casgrain, l'hon. Chas. Eus	Second commissaire	9 juillet 1846.	29 fév. 1848
Cameron, l'hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars 1848.	1er do 1848
Wetenhall, John S., écr	do	2 fév. 1850.	16 avril 1850
Bourret, l'hon. Jos	do	17 avril 1850.	11 fév. 1851
Killaly, l'hon. H. H	do	12 fév. 1851.	6 mai 1859
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai 1859.	7 mars 1864
Trudeau, Toussaint	do	8 mars 1864.	
Begly, Thomas A	Secrétaire	10 fév. 1841.	31 oct. 1858
Trudeau, Toussaint	do	13 déc. 1859.	7 mars 1864
Braun, Frederick	do	8 mars 1864.	
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct. 1853.	1er oct. 1879

ANNEXE n° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1899—*Fin.*

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination.	
		De	Au
Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.			
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juill. 1867.	7 déc. 1869.
Langevin, C.B., l'hon. Hector L.	"	8 déc. 1869.	6 nov. 1873.
Mackenzie, l'hon. Alexander	"	7 nov. 1873.	16 oct. 1878.
Tupper, C.B., C.C.M.G., sir Charles	"	17 oct. 1878.	19 mai 1879.
Langevin, C.B., C.C.M.G., sir Hector L.	"	20 mai 1879.	11 août 1891.
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août 1891.	10 janv. 1892.
Ouimet, l'hon. Joseph Aldric	Ministre	11 janv. 1892.	30 avril 1896.
Desjardins, l'hon. Alphonse	"	1er mai 1896.	12 juill. 1896.
Tarte, l'hon. J. Israël	"	13 juill. 1896.	
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	29 mai 1868.	1er oct. 1879.
Baillairgé, G. F	"	4 oct. 1879.	31 déc. 1890.
Gobeil, A.	"	1er janv. 1891.	
Braun, Frederick	Secrétaire	1er juill. 1867.	30 sept. 1879.
Chapleau, S.	"	1er oct. 1879.	4 nov. 1880.
Ennis, F. H	"	5 nov. 1880.	13 janv. 1885.
Gobeil, A	"	23 janv. 1885.	31 déc. 1890.
Roy, E. F. E	"	1er janv. 1891.	
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 janv. 1891.	11 avril 1893.
Desroches, Charles Rodolphe	"	8 janv. 1896.	
Perley, H. F	Ingénieur en chef	25 nov. 1880.	10 juil. 1891.
Baillairgé, G. F	Ingénieur en chef adjoint	5 juill. 1871.	4 " 1879.
Coste, Louis	Ingénieur en chef	26 " 1892.	
Scott, Thos. S	Architecte en chef	26 mai 1871.	30 oct. 1881.
Fuller, Thomas	"	31 oct. 1881.	
Page, John	Ingénieur en chef	1er juill. 1868.	1er " 1879.
Ewart, D	Architecte en chef	2 mai 1897.	

LISTE DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRES ET ESTACADES

LE 30 JUIN 1899.

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

ETAT donnant les noms, dates de nomination, appointements, etc., des préposés aux glissoirs et estacades, 30 juin 1899.

Nom.	Date de la naissance	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Percep. des droits sur les glissoirs et estacades.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846.	Percepteur	Ottawa	1er juill. 1889.	1,800 00 par année.	Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 1re classe.
F. X. Gagné	23 sept. 1859.	Commis	"	16 déc. 1897.	912 00 "	Entré dans le service le 8 août 1889.
James Steen	17 juin 1830.	Batelier	"	12 juillet 1889.	60 00 par mois.	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
John Redmond	2 août 1833.	"	"	12 " 1889	60 00 "	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Sous-compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
District du Saguenay						Les glissoires de la région du Saguenay ont été abandonnées en vertu d'un arrêté du conseil rendu le 5 février 1896 (N° 168740.)
District du St-Maurice.						
L. P. Dallaire		Payeur	Trois-Rivières	1er mai 1898.	50 00 par mois.	
Cyriac Lymburner	1833.	Maître de glissoirs	Grand'Mère	25 avril 1881.	55 00 "	
Jos. Pagé	7 juillet 1845.	Asst. maître "	Embouc. St-Maurice	10 déc. 1879.	60 00 "	
Jos. Dick		" "	Cap aux Corneilles	19 mai 1898.	60 00 "	
Gédéon Rousseau		" "	Shawenegan et Grès.	7 avril 1897.	54 16 "	
Moïse Masson		" "	Grandes Piles.	19 mai 1898.	55 00 "	
District du Richelieu.						
Cyrille Choquette		Maître d'estacades	Station de Belœil	26 juillet 1897	100 00 par année.	

District de l'Ottawa.						
G. P. Brophy	24 février 1846	Surintendant	Ottawa	6 juillet 1873	2,500 00 "	*Ouvrages de la rivière Ottawa*—En outre des employés précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contremaître sur la glissoire à $1.50 et un assistant-contremaître à $1.25 par jour ; aussi de 25 à 30 hommes, de $1 à $1.40 par jour de travail.
D. Scott	15 " 1830	Comptable	"	1er oct. 1854	1,500 00 "	
J. C. Scott	27 juin 1865	Mesureur	"	1er avril 1889	3 25 par jour.	
J. Kent	28 janvier 1864	Commis	"	1er août 1886	3 00 "	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	"	1er janv. 1892	1 25 "	
Pierre St. Pierre		Sous-gard. de gliss	Carillon	1er juin 1897	1 40 "	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
D. Noonan	17 juin 1840	Maître d'estacades	Gatineau	21 mars 1878	500 00 par année.	" " "
J. Soulière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	1878	2 50 par jour.	" " "
P. D. Chene		"	Hull	14 juin 1899	1 25 "	Employé environ 6 mois.
W. D. Sheriff		"	Chats	26 avril 1898	480 00 par année.	" Surveille les réparat. en hiver.
John Harvey	22 mai 1831	Maître de glissoires	Arnprior	12 juillet 1882	2 50 par jour.	Activement employé environ 7 mois.
John McCrea	26 mars 1869	Maître d'estacades	Springtown	15 mai 1880	300 00 par année.	Employé environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barry	27 mars 1858	Maître de glissoires	Grandes Chutes	10 mars 1888	1 50 par jour.	Employé 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janvier 1860	Sous-gard. de gliss.	Portage-du-Fort	7 sept. 1881	456 25 par année.	" " "
J. G. Poupore	27 février 1857	"	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00 "	" " "
J. A. Robertson		"	Bas de la Petewawa	12 juillet 1898	480 00 "	" " "
P. O'Connor			Haut de la Petewawa	18 mars 1898	2 00 par jour.	
Wm. Thomas	3 mai 1843	Sous-gard. de gliss.	Mountain	10 oct. 1879	1 25 "	" 6 mois " "
G. H. Brabazon		"	Calumet	1er avril 1894	360 00 par année.	" 6 à 7 mois " "
John Mallin		"	Coulonge	10 " 1899	360 00 "	" 4 mois " "
H. R. Downey	16 mai 1846	"	Des Joachims	1er juillet 1889	300 00 "	" " " "
J. A. McGuire		"	Dumoine	1er mai 1897	300 00 "	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
J. W. Carmichael		"	Rocher Capitaine	24 déc. 1896	480 00 "	" " "
A. H. Johnson	28 nov. 1839	"	Chenaux	1865	2 50 par jour.	Payé durant la navigation, 7 mois.
G. T. Johnson	10 sept. 1841	"	"	1872	1 75 "	S'occupe des réparations en hiver.
District de Newcastle.						
R. B. Rogers	17 janvier 1857	Surintendant	Peterboro'	1er juillet 1884	800 00 par année.	Reçoit $800 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux		Commis, bur. du sur.	"	1er juillet 1880	400 00 "	" $800 " "
R. A. Wagar		Gardien de glissoires.	Rapides Chisholm	15 juin 1898	200 00 "	
W. T. Junkin		"	Chutes Fénélon	15 nov. 1896	100 00 "	$250 p. année comme gard. d'écl. " C. et C.
R. T. Hill		"	Buckhorn	1er " 1891	100 00 "	Reçoit $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Hamilton Johnston		Gardien de glissoire.	Chutes Heeley	15 juillet 1893	200 00 par année.	
John Dinwodie		" "	Lakefield	20 juin 1893	150 00 "	
District de Richelieu.						
C. Choquette		Maître d'estacades	Station de Belœil	25 juillet 1897	100 00 "	

ÉTAT donnant les noms, etc., des préposés aux glissoires et estacades—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Chenal de Burlington.					$ c.	
Pont tournant.						
Wm. Omand		Gardien	Burlington	19 sept. 1896	600 00 "	
A. McDonald		Aide-gardien	"	1er avril 1896	1 25 par jour	Employé 9 mois.
Ch. Rasberry		"	"	19 sept. 1896	1 25 "	"
Jos. Eustice		"	"	19 sept. 1896	2 25 "	"
District d'Yamaska.						
H. Lambert		Gardien d'écluse	Yamaska	1er juillet 1897	40 00 par mois	
O. Mineau		"	"	1er " 1885	40 00 "	
Rivière du Lièvre.						
Hugh Gorman		Gardien d'écluse	Rivière du Lièvre	15 avril 1897	40 00 "	
James Brazeau		Journalier		15 " 1897	35 00 "	

STECKEL.

LISTE DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB

LE 30 JUIN 1899.

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.

PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

ÉTAT donnant les noms, dates de nomination, appointements, etc., des préposés aux bassins de radoub, 30 juin 1899.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination	Salaire.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Britannique.						
John Devereux		Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	$166 66 par mois	
A. C. Muir		Mécanicien	"	1er avril 1887	100 00 "	
J. W. Muir		Sous-mecanicien	"	11 janv. 1892	80 50 "	
A. D. Greeves		Charpentier	"	1er déc. 1887	80 00 "	
F. M. Jones		Chauffeur	"		60 00 "	
E. Williams		"	"		60 00 "	
John Stock		Gardien	"		50 00 "	
Bassin de radoub de Lévis						
Ulric Valiquette	30 juin 1856	Surintendant	Lévis	13 avril 1891	1,800 00 par année	Allocation annuelle de $200 pour loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Wm Macdougall		Ingénieur-mécanicien	"	1er juin 1888	75 00 par mois	
T. Guilbault		Sous-ingén.-mécanicien	"	1er sept. 1897	45 00 "	
Narcisse Lemelin		Chauffeur	"	1er sept. 1888	32 00 "	
...		Concierge et gardien	"			
Bassin de radoub de Kingston.						
F. S. Rees		Surintendant	Kingston	1er avril 1897	1,000 00 par année	
Robert McLeod		1er mécanicien	"	1er juillet 1892	75 00 par mois	
Wm Geaghean		Chauffeur	"	1er " 1892	45 00 "	
C. Staley		Gardien	"	1er " 1892	45 00 "	

JOS. VINCENT.

LISTE DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS,

PRÉPOSÉS AUX

EDIFICES PUBLICS LE 30 JUIN 1899,

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, Etc.

MÉCANICIENS ET GARDIENS, ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

ÉTAT donnant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1899.

Localité.		Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
							$ c.		$ c.
Amherst	N.-E.	Bureau de poste	James Morrison	2 mai 1824.	Concierge	2 nov. 1886.	33 33	12 mois	400 00
Antigonish	"	Edifice public	Angus McDonald	-- mars 1820.	"	5 fév. 1891.	33 33	12 "	400 00
Annapolis	"	Bur. de poste et douane	John McKay	26 oct. 1847.	"	1er avril 1891.	33 33	12 "	400 00
Baddeck	"	Edifice public	D. F. McKenzie		"	21 janv. 1898.	16 67	12 "	200 00
Dartmouth	"	"	I. C. Henley	11 déc. 1846.	"	22 mai 1894.	20 83	12 "	250 00
Halifax	"	Edifice fédéral	Richard Power	15 août 1834.	Mécanicien	1er oct. 1897.	62 50	12 "	750 00
"	"	"	John Powell	21 " 1836.	Chauffeur	1er " 1371.	50 00	9 "	450 00
"	"	"	J. F. Sullivan	16 avril 1866.	Concierge	1er " 1871.	33 33	12 "	400 00
"	"	"	W. H. Gray	23 déc. 1868.	Gardien	1er juill. 1892.	39 00	12 "	468 00
"	"	Salle d'exercice	R. Harmer	30 " 1850.		3 déc. 1898		12 "	
"	"	Entrepôt de vérification	M. O'Neil		Concierge	1er oct. 1897.	41 67	12 "	500 00
"	"	Station d'immigration	John Oxley	17 avril 1856.	Chauffeur	2 fév. 4897.	50 00	....	....
Lunenburg	"	Edifice public	J. E. Hebb	3 nov. 1833.	Concierge	7 juin 1895.	25 00	12 mois	300 00
New-Glasgow	"	Bureau de poste	Daniel McDonald	17 déc. 1832.	"	1er oct. 1889.	25 00	12 "	300 00
Sydney-Nord	"	Edifice public	A. Green	24 " 1847.	"	20 janv. 1890.	33 33	12 "	400 00
Pictou	"	Bur. de poste et douane	James Arbuckle	18 fév. 1836.	"	20 déc. 1896.	25 00	12 "	300 00
Sydney-Sud	"	" "	L. Keefe	25 déc. 1846.	"	13 " 1890.	33 33	12 "	400 00
Truro	"	"	Alex. Smith	17 mai 1837.	"	1er avril 1897.	25 00	12 "	300 00
Windsor	"	"	J. A. Maher	3 mars 1846.	"	22 sept. 1892.	33 33	12 "	400 00
Yarmouth	"	Edifice public	Robert Spears	15 sept. 1824.	"	23 déc. 1886.	33 33	12 "	400 00
Charlottetown	I.P.-E.	Edifice fédéral	Wm J. Fraser	1er janv. 1836.	" et chauff.	3 avril 1894.	33 33	12 "	400 00
"	"	"	Geo. Walker	28 août 1826.	Messager	19 janv. 1875.	37 03	12 "	444 36
"	"	"	M. A. Allan	5 janv. 1855.	"	5 déc. 1892.	37 50	12 "	450 00
"	"	"	Angus McKenzie	12 mars 1856.	Gardien	1er nov. 1896.	33 33	12 "	400 00
Montague	"	Edifice public	W. Gillis	— oct. 1831.	Concierge	9 mai 1888.	13 33	12 "	160 00
Summerside	"	Edifice fédéral	A. Macsween	25 sept. 1835.	"	1er sept. 1897.	33 33	12 "	400 00
Bathurst	N.-B.	Bureau de poste	J. A. Melançon	20 janv. 1825.	"	13 avril 1887.	33 33	12 "	400 00
Chatham	"	"	C. Johnston	18 mai 1856.	"	27 mars 1895.	25 00	12 "	300 00
Carleton, Saint-Jean.	"	"	James R. Reid	15 août 1823.	"	1er oct. 1879.	8 33	12 "	100 00
Dalhousie	"	"	Wm Gould	1er janv. 1858.	"	26 nov. 1890.	33 33	12 "	400 00
Frédéricton	"	"	Jas. Perkins	5 oct. 1847.	"	31 mai 1881.	33 33	12 "	400 00
Moncton	"	"	E. B. Hicks	11 janv. 1832.	"	11 janv. 1886.	33 33	12 "	400 00

Newcastle	"	"	James Morrisson	13 mars	1840	"	23 oct.	1886	33 33	12 "	400 00
St-Stephen	"	"	Samuel Topping	2 avril	1839	"	25 mai	1887	33 33	12 "	400 00
Sussex	"	"	Shephered Dryden	18 mai	1839	"	15 janv.	1897	16 66	12 "	200 00
Saint-Jean	"	Douane	Neil J. Morrison	25 juillet	1858	Mécan. et concierge	27 avril	1894	60 00	12 "	720 00
"	"	"	Christopher White	20 nov.	1844	Chauffeur	9 nov.	1885	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Jamas A. Paul	1er août	1837	Gardien	13 oct.	1891	41 67	12 "	500 00
"	"	Bureau de poste	James Wolfe	10 mars	1850	Mécanicien	1er déc.	1893	55 00	12 "	660 00
"	"	"	Edward Haney	22 fév.	1849	Préposé à l'ascens.	27 nov.	1882	50 00	12 "	600 00
Woodstock	"	"	Charles Trafton	20 janv.	1839	Concierge	1er mai	1897	33 33	12 "	400 00
Aylmer	P.Q.	"	Miss M. G. Woods			"	29 avril	1895	5 00	12 "	60 00
Berthierville	"	"	G. Levesque			"	4 juillet	1898			
Coaticook	"	Edifice public	Israel Baldwin	16 nov.	1839	"	27 juin	1889	33 33	12 mois	400 00
Fraserville	"	Bureau de poste	Z. Raymond	15 mai	1821	"	2 nov.	1897	20 83	12 "	250 00
Hull	"	Bureau de poste, etc.	J. H. Kerr	13 avril	1847	"	14 fév.	1893	12 50	12 "	150 00
Joliette	"	"	A. Ratel	29 sept.	1845	"	1er sept.	1897	29 16	12 "	350 00
Lachine	"	"	P. O. Robert			"	26 janv.	1899	8 33	12 "	100 00
Laprairie	"	"	A. Thomas	8 août	1848	"	13 nov.	1894	4 16	12 "	50 00
Montmagny	"	"	J. Lespérance	25 juin	1898	"	25 juin.	1898			
Montréal	"	Edifices fédéraux	Thos. Ryan	18 "	1836	Ingénieur en chef	4 mars	1882	100 00	12 mois	1,200 00
"	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	18 fév.	1848	Chauffeur	4 "	1882	50 00	12 "	600 00
"	"	"	N. Loiselle	12 "	1866	"	4 déc.	1898	45 00	8 "	360 00
"	"	Bureau de poste	F. Green	4 oct.	1837	Mécanicien	1er janv.	1885	60 00	12 "	720 00
"	"	"	F. A. Thibault	28 janv.	1861	Electricien	1er juin	1885	60 00	12 "	720 00
"	"	"	G. S. Gingras	13 déc.	1877	Electricien, etc.	17 janv.	1895	60 00	12 "	720 00
"	"	"	Jos. Dutrisac	2 fév.	1863	Préposé à l'ascens.	15 déc.	1893	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Art. Forget	25 juillet	1867	"	15 "	1893	50 00	12 "	600 00
"	"	"	S. N. Nickle	25 déc.	1871	"	1er mars	1894	50 00	12 "	600 00
"	"	"	C. Vadeboncœur	17 mai	1842	Concierge W. C.	6 fév.	1894	1.25 p. j.	12 "	456 25
"	"	Revenu de l'intérieur	Louis St. Jean	17 sept.	1840	Chauffeur	1er déc.	1892	50 00	12 "	600 00
"	"	Douane	J. H. Marchand	6 "	1849	"	2 "	1882	50 00	12 "	600 00
"	"	"	C. Daudelin	18 juin	1843	"	13 juillet	1892	29 16	12 "	350 00
"	"	" et entrepôt de vér.	B. Lajeunesse	20 nov.	1861	"	26 nov.	1896	45 00	9 "	405 00
"	"	Salle d'exerc. et d'armes	Wm. McDonald	17 sept.	1832	Mécanicien	21 fév.	1888	45 00	12 "	540 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	D. P. Kennedy	9 fév.	1865	"	1er avril	1897	75 00	12 "	900 00
"	"	"	Thos. P. McLaughlin	25 août	1871	Chauffeur	26 août	1892	45 00	8 "	540 00
"	"	Bur. des insp.-mes. de bois	James O'Neil	15 "	1861	"	1er "	1894	45 00	12 "	540 00
"	"	Douane	John R. Mountain	1er nov.	1848	"	10 nov.	1888	45 00	12 "	540 00
"	"	Bureau de poste	J. Roy	25 fév.	1836	Concierge	1er sept.	189.	12 50	12 "	150 00
Rimouski	"	"	H. G. Lepage	20 déc.	1833	"	1er nov.	1897	33 33	12 "	400 00
Richmond	"	"	H. Demarais	14 juillet	1869	"	1er mai	1898	12 50	12 "	150 00
Sherbrooke	"	"	O. Desève	8 août	1848	"	2 avril	1898	33 33	12 "	400 00
Sorel	"	"	C. Robitaille	26 fév.	1829	"	1er sept.	1897	33 33	12 "	400 00
Saint-Henri	"	"	A. C. A. Bissonnette			"	4 mars	1895			
Saint-Hyacinthe	"	Edifice public	F. X. Tétrault	8 nov.	1846	Chauffeur	5 août	1893	33 33	12 mois	400 00
Saint-Jean	"	Bureau de poste	L. Forrant	21 janv.	1849	Concierge	14 avril	1897	29 16	12 "	350 00
"	"	"	Wm. Comper	20 mai	1826	Gardien	28 déc.	1881	12 50	12 "	150 00
Saint-Jérôme	"	Edifice public	A. Beaudry	22 juin	1849	Concierge	3 nov.	1896	4 16	12 "	50 00
Trois-Rivières	"	Douane	Ph. Gravel	3 "	1828	"	1er fév.	1891	25 00	12 "	300 00
"	"	Bureau de poste	A. Gauthier	24 "	1828	"	1er "	1898	33 33	12 "	400 00
Amherstburg	Ont.	"	R. Elliot	22 août	1835	"	7 mai	1897	33 33	12 "	400 00

ÉTAT donnant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenceurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc. —*Suite.*

—		Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
							$ c.		$ c.
Almonte	Ont.	Bureau de poste	Wm. Moulton	23 mars 1839	Concierge	29 janv 1891	33 33	12 mois	400 00
Arnprior	"	"	R. B. McCreary		"	15 mai 1899	33 33	12 "	400 00
Brockville	"	"	W. H. Moore	1er janv. 1846	"	8 janv. 1896	33 33	12 "	400 00
Brantford	"	"	John Squire	24 avril 1842	"	27 oct. 1880	50 00	12 "	600 00
Barrie	"	"	R. D. Hill	1er nov. 1857	"	26 juin 1896	33 33	12 "	400 00
Belleville	"	"	J. P. Reeves	27 " 1820	"	17 oct. 1883	50 00	12 "	600 00
Berlin	"	"					33 33	12 "	400 00
Brampton	"	"	James McBride	5 oct. 1840	Concierge	29 janv. 1891	33 33	12 "	400 00
Carleton-Place	"	"	James F. Halpenny	17 avril 1858	"	13 mai 1892	25 00	12 "	300 00
Chatham	"	"	W. W. Mitchell	25 mai 1848	" etc	7 janv. 1885	29 16	12 "	350 00
Cornwall	"	t	R. Conroy	6 nov. 1848	"	1er avril 1897	33 33	12 "	400 00
Cayuga	"	"	G. A. Cibson	29 mai 1861	"	3 sept. 1891	4 16	12 "	50 00
Cobourg	"	"	H. J. Payne	31 janvier 1854	"	24 avril 1890	33 33	12 "	400 00
Galt	"	"	Wm. Kilgour	3 mars 1857	"	23 sept. 1886	33 33	12 "	400 00
Guelph	"	"	Robert Higham	20 mai 1834	"	29 oct. 1889	33 33	12 "	400 00
Gananoquo	"	"	Thos. P. Richardson	25 février 1834	"	1er mai 1889			
Goderich	"	" etc.	Lewis Elliott	8 avril 1832	"	2 juillet 1890	33 33	12 mois	400 00
Hamilton	"	Edifice fédéral	Alfred Barnard	27 déc. 1847	"	10 déc. 1894	50 00	12 "	600 00
"	"	"	John Wigglesworth	7 août 1863	Chauffenr	1er oct. 1896	40 00	6 "	240 00
"	"	"	Thos. Nicholson	17 déc. 1857	Mécanicien	2 mars 1887	50 00	12 "	600 00
"	"	Salle d'exercice	Wm. J. Harris	21 mai 1841	Chauffeur	12 déc. 1889	45 00	8 "	360 00
Kingston	"	Collège militaire	Wm. Johnston	12 sept. 1842	Mécanicien	31 mai 1881	65 00	12 "	780 00
"	"	"	M. Madden	22 déc. 1838	Chauffeur	12 oct. 1878	55 00	12 "	660 00
London	"	Douane	M. Mulkern	4 sept. 1837	Mécanicien	18 sept. 1888	50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau de poste	Wm. Greer	12 oct. 1839	Concierge	16 mars 1884	33 33	12 "	400 00
"	"	"	John Price	6 " 1836	Mécanicien	14 janv. 1884	50 00	12 "	600 00
Lindsay	"	" et douane	Wm. Galbraith	8 janv. 1844	Concierge	16 nov. 1893	33 33	12 "	400 00
Napanee	"	" "	John Hearns	28 mars 1853	"	22 juin 1889	33 33	12 "	400 00
Niagara, Chutes	"	"	Wm. J. Sheppard	4 janv. 1854	"	15 janv. 1897	33 33	12 "	400 00
Orangeville	"	"	John Wilkins	29 mai 1830	"	15 sept. 1886	33 33	12 "	400 00
Orillia	"	"	T. Goffatt	14 mars 1844	"	1er mai 1897	10 00	12 "	120 00
Peterborough	"	"	John Irwin	17 mai 1842	"	8 juin 1887	41 66	12 "	500 00
"	"	Edifice de la douane	W. Taylor		"	26 janv. 1889	25 00	12 "	300 00
Petrolea	"	Bureau de poste	Chs. McRitchie	29 mars 1853	"	1er fév. 1894	33 33	12 "	400 00

Port-Colborne	"	"	Wm. Armstrong	9 sept.	1846	"	11 juin	1888	20 00	12	"	240 00
Port-Hope	"	"	Levi Reynoldf	15 fév.	1839	"	17 nov.	1885	33 33	12	"	400 00
Port-Arthur	"	Edifice public.	John Whitehead	15 avril	1839	"	11 sept.	1893	25 00	12	"	300 00
Pembroke	"	"	Samuel Hamilton.	4 juin	1834	"	29 oct.	1890	33 33	12	"	400 00
Prescott	"	Bureau de posts	R. Birks	6 avril	1822	"	1er mai	1899	33 33	12	"	400 00
Stratford	"	"	J. H. Roberts	1er mai	1847	Mécanicien	7 fév.	1884	50 00	12	"	600 00
Sainte-Catherine	"	"	Louis Reno	24 oct.	1842	Concierge	24 "	1897	33 33	12	"	400 00
Saint-Thomas	"	"	Jas. Russell	15 sept.	1832	"	4 sept.	1885	33 33	12	"	400 00
Strathroy	"	Edifice public	Wm. J. Johnston	12 mai	1840	"	25 oct.	1890	33 33	12	"	400 00
Smith's-Falls	"	"	R. W. Lewis	19 août	1863	"	8 janv.	1896	25 00	12	"	300 00
Toronto	"	Edifices fédéraux.	Wm. Bell	9 sept.	1836	1er mécanicien	30 sept.	1893	100 00	12	"	1,200 00
"	"	Edifice du revenu de l'int.	C. H. Baillie	22 "	1852	Chauffeur	13 janv.	1891	50 00	12	"	600 00
"	"	Douane	Fred. Faragher	16 oct.	1865	"	1er nov.	1889	50 00	12	"	600 00
"	"	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrove	10 fév.	1844	Mécanicien	28 déc.	1874	65 00	12	"	780 00
"	"	"	Ed. Appleton	26 sept.	1864	Chauffeur	23 sept.	1886	55 00	12	"	660 00
"	"	"	Alex. Dey	27 "	1863	Prép. à l'ascenseur.	1er déc.	1887	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Wm. Chenery	19 déc.	1851	"	1er "	1887	50 00	12	"	600 00
"	"	"	W. J. Slean	5 juillet	1855	"	2 "	1888	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Jas. Richardson	23 fév.	1831	Gardien	3 sept.	1888	46 50	12	"	558 00
"	"	Bureau de poste.	John Coulter	28 juillet	1846	Mécanicien.	14 oct.	1896	45 00	8	"	360 00
"	"	"	John Graham	16 mars	1840	Chauffeur	16 "	1896	45 00	6	"	270 00
"	"	"	Geo- Letray	20 mai	1858	"	1er nov.	1896	45 00	6	"	300 00
"	"	Salle d'exercices.	Richard Eyre	11 oct.	1849	"	25 mars	1895	45 00	12	"	540 00
"	"	"	Wm. Townley	25 fév.	1856	"	31 déc.	1895	45 00	12	"	540 00
"	"	Entrepôt de vérification	F. C. McWhirter	16 nov	1863	"	11 sept.	1897	46 50	12	"	558 00
Trenton	"	Edifice public	David Allan	13 mai	1844	Gardien	31 août	1889	33 33	12	"	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	F. Parker	6 août	1833	Mécanicien.	3 oct.	1888	50 00	12	"	600 00
"	"	"	W. Curtis	6 mars	1844	Gardien	9 nov.	1890	33 33	12	"	400 00
Walkerton	"	Edifice public	Andrew McLean	4 nov.	1825	"	20 juillet	1891	33 33	12	"	400 00
Brandon	Man.	"	John Fawcett	11 mai	1857	"	18 août	1894	40 00	12	"	480 00
Portage la Prairie	"	"	E. McNeil	......		"	13 oct.	1898	33 33	12	"	400 00
Winnipeg	"	Bureau de poste	J. R. Alexander	19 août	1852	Mécanicien.	1er juin	1888	70 00	12	"	480 00
"	"	"	Patrick Dillon	17 mars	1849	Chauffeur	1er janv.	1889	45 00	6	"	270 00
"	"	"	Jos. Coutu	10 mai	1843	Prép. à l'ascenseur.	16 mars	1887	45 00	12	"	540 00
"	"	"	Jos. Gagnier	11 avril	1853	Gardien	7 juin	1892	45 00	12	"	540 00
Calgary	T.N.-O.	Edifice public	G. L. Fraser	20 oct.	1851	"	1er août	1894	40 00	12	"	480 00
"	"	Palais de justice	E. N. Brown	8 mars	1846	"	24 janv.	1891	45 00	12	"	540 00
Edmonton	"	Bur. des terres et d'enreg.	R. Wylie	7 juillet	1859	"	21 juin	1894	33 33	12	"	400 00
Lethbridge	"	Palais de justice et douane	Robert Serge	15 oct.	1849	"	26 août	1894	35 00	12	"	420 00
Moosomin	"	"	J. C. Jopp	6 janv.	1848	Concierge	29 avril	1897	45 00	12	"	540 00
Mâchoire d'Orignal	"	" et douane	W. J. White	21 juillet	1865	"	13 déc.	1895	33 33	12	"	400 00
McLeod	"	"	John Ryan	24 juin	1827	"	1er nov.	1893	14 58	12	"	175 00
Prince-Albert	"	" et prison	George D. Northgraves	20 mai	1838	"	14 juin	1887	33 33	12	"	400 00
"	"	"	J. Savard	14 août	1859	Chauffeur.	11 nov.	1897	40 00	8	"	320 00
"	"	Bur. des terres et d'enreg.	Geo. Cassie	13 janv.	1833	Concierge	25 août	1893	33 33	12	"	400 00
Régina	"	Palais de justice et douane	P. McAra	24 mars	1840	"	1er "	1889	45 00	12	"	540 00
"	"	"	L. Rankin	8 août	1855	Chauffeur	20 oct.	1896	40 00	12	"	480 00
Wolseley	"	"	Chas. Taylor	11 juin	1844	Concierge	2 "	1895	45 00	12	"	540 00
Nanaïmo	C.-B.	Bureau de poste	J. Thompson	2 sept.	1836	"	1er mai	1897	50 00	12	"	600 00
New-Westminster	"	"	John McMurphy	12 août	1812	"	1er oct.	1884	50 00	12	"	600 00

ETAT donnant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs, gardiens, etc., dans les édifices fédéraux—*Suite.*

—	Edifices.	Noms.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Date du service.	Salaire total payé pendant l'année.
						$ c.		$ c.
Victoria.......C.-B.	Ancien édifice public...	W. H. Bailey....	7 mai 1865..	Gardien	1er juill. 1894.	50 00	12 mois.....	600 00
" .... "	Nouvel édifice public...	Wm McKay..........	31 déc. 1857..	"	4 fév. 1898.	50 00	12 "	600 00
Vancouver....... "	Edifice public.......	Atwell King	6 avril 1843 .	"	25 août 1893.	33 33	12 "	400 00
Victoria....... "	Edifice fédéral........	Wm McRay.........	31 déc. 1857..	"	4 fév. 1898.	50 00	12 "	600 00
" .... "	"	A. Johneon............	....	Assistant gardien..	1er avril 1899.	45 00	12 "	540 00
" .... "	"	J. D. Milne.	12 oct. 1840 .	Chauffeur.........	4 oct. 1899.	45 00	12 "	540 00
" .... "	"	J. McMillan..........	8 juill. 1876..	Prop. à l'ascenseur	27 nov. 1899.	45 00	12 "	540 00

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES

DE LA CLOTURE ET DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA.

SUR LES BORDS DE LA MER, DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

1898-99

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

ETAT donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, au Canada, en 1898 et 1899.

Port.	Province.	Localité.	Date de la clôture 1898-9.	Date de l'ouverture 1899	Observations.
Arichat	Nouvelle-Ecosse.	Ile Madame	28 janvier 1899	16 mars	
Bathurst	N.-Brunswick.	Baie-des-Chaleurs	10 déc. 1898	1er mai	
Belleville	Ontario.	Lac Ontario	28 nov. 1898	17 avril	Baie libre de glace le 17 avril 1899; arrivée du 1er vaisseau, 22 avril 1899.
Campbellton	N.-Brunswick.	Baie-des-Chaleurs	14 déc. 1898	1er mai	Bateau traversier traverse à Cross-Point le 14 décembre 1898.
Charlottetown	Ile du P.-E.	Golfe du Saint-Laurent	31 " 1898	17 avril	SS. *Princess* part pour Pictou, N.-E., le 17 avril 1899, arrivant en cinq heures. SS. *Stanley* arrive de Pictou le 17 avril 1899.
Collingwood	Ontario	Baie Georgienne, lac Huron.	3 " 1898	20 "	
Gaspé	Québec	Golfe du Saint-Laurent	27 " 1898	1er mai	S'il y avait des communications par bateau, le havre pourrait être tenu ouvert jusqu'au 1er janvier au moins.
Georgetown	Ile du P.-E.	"	31 janvier 1899	14 avril	
Goderich	Ontario	Lac Huron	14 déc. 1898	23 "	
Kincardine	"	"	1er " 1898	10 mai	Glace légère jusqu'à la mi-janvier, puis temps rigoureux.
Kingston	"	Lac Ontario	30 " 1898	10 avril	
Louisburg	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique			Le port n'a pas été fermé. Dans le mois de mars la glace mouvante a arrêté les vaisseaux, mais rarement durant l'hiver de 1899.
Montréal	Québec	Fleuve Saint-Laurent	1er déc. 1898	24 avril	
Rustico-Nord	Ile du P.-E.	Golfe du Saint-Laurent	25 " 1898	15 "	
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	1er février 1899	1er "	SS. *Bruce* a voyage durant toute l'année 1898-99.
Owen Sound	Ontario	Baie Georgienne lac Huron.	12 déc. 1898	21 "	
Percé	Québec	Golfe du Saint-Laurent	20 janvier 1899	10 "	Glace entre l'île Bonaventure et Percé durant trois semaines environ. Glaces flottantes ont empêché navigation le reste de la saison.
Pictou	Nouvelle-Ecosse.	"	2 " 1899	14 "	Havre ouvert le 10 avril 1899. SS. *Stanley* commence ses voyages quotidiens à l'Ile du Prince-Edouard. Service de la traverse entre Pictou Landing commencé le 14 avril 1899. Le steamer *Princess* arrive de Charlottetown le 17 avril 1899. SS. *Tram* arrive de Dublin le 22 avril.
Port-Arthur	Ontario	Lac Supérieur	10 déc. 1898	5 mai	
Port-Dover	"	Lac Erié	10 " 1898	5 mars	Dernier voyage du bateau traversier, le 22 janvier 1899, et le 1er voyage le 18 avril 1899.
Port-Hope	"	Lac Ontario			Ouvert tout l'hiver.
Port Stanley	"	Lac Erié	13 déc. 1898	20 mars	Un serv. de bat. à vap. a été en opér. tout l'hiver entre Conneaut, O.; les bat. n'arriv. pas direct. au port, mais accost. au déb. à l'ouest du havre
Québec	Québec	Fleuve Saint-Laurent			Navigation ouverte tout l'hiver. Bateau traversier a voyagé tout l'hiver entre Québec et Lévis. Dernier steamer océanique a laissé Québec le 23 nov. 1898; le dernier a laissé Montréal le 25 nov. 1898. La *Marie Joséphine* est partie pour l'île d'Anticosti le 4 avril 1899. Les steamers *St. Marnock* et *Freeman* sont arrivés à l'anse des Sauvages le 22 avril, venant de la mer, et sont partis pour Montréal le 23 avril.
Richibouctou	N.-Brunswick.	Golfe du Saint-Laurent.	25 déc. 1898	25 avril	
Rimouski	Québec	"	1er " 1898	1er "	
Ste-Anne	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	1er fév. 1899	29 "	

Saint-Jean	Québec	Rivière Richelieu	29 nov.	1898	20 avril	Canal ouvert le 1er mai. Rivière entre Saint-Jean et lac Champlain libre de glace le 24 avril, et la glace du lac se brisa après cette date.
Saint-Pierre, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	19 janv.	1899	10 fév	Le havre congèle rarement. Le canal du lac Bras d'Or se couvre de glace vers le 1er janvier et se dégage le 15 avril.
Saut-Sainte-Marie	Ontario	Lac Supérieur	11 déc.	1898	29 avril	
Shediac	N.-Brunswick	Golfe Saint-Laurent	14 "	1898	27 "	
Sorel	Québec	Rivière Richelieu	6 "	1898	26 "	
Summerside	I.P.-E.	Golfe Saint-Laurent	14 "	1898	26 "	
Sydney, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	11 janv.	1899	22 "	Hiver très rigoureux et printemp tardif ; le havre fermé durant un mois environ. Un puissant brise-glace pourrait tenir le havre ouvert durant tout l'hiver à moins de forts vents du nord.
Tadousac	Québec	Fleuve Saint-Laurent				La glace n'a pas nui à la navigation.
Trois-Rivières	"	" "	26 nov.	1898	28 avril	
Toronto	Ontario	Lac Ontario	13 déc.	1898	8 "	Baie libre de glace le 15 mars, mais a gelé de nouveau le 20 et n'a été dégagé que le 24 du même mois. Le *Lakeside* est arrivé le 30 mars, et a fait depuis ce jour ses voyages réguliers. La baie était libre le 8 avril.
Wiarton	Ontario	Baie Georgienne, Lac Huron.	13 déc.	1898	19 avril	
Windsor	"	Rivière Détroit	18 "	1898	1er "	Les bateaux traversiers et celui du chemin de fer ont traversé tous les jours. Le 18 décembre 1898, l'*Impérial* faisait son dernier voyage et son premier le 1er avril 1899.
Winnipeg	Manitoba	Lac Winnipeg	15 nov.	1898	16 mars	
Wood Islands	I.P.-E.	Golfe Saint-Laurent	27 déc.	1898	15 avril	Nav. passible si le détroit est libre de glace. Pas d'officier de douane ici.
York Factory	T.N. O.	Baie d'Hudson	3 nov.	1897	28 mai '98	Rivière couverte de glace le 10 oct. 1897. Le temps tourna de nouveau au doux le 27, et on fit partir tous les bateaux de la rivière à cause des glaces mouvantes. La glace se mit en mouvement le 5 mai '98. L'eau tomba à son niveau ordinaire, de sorte qu'un mur solide de glace s'étendit à travers l'embouchure de la rivière le 20 du même mois.
York Factory.	T.N.-O	Baie d'Hudson	8 nov.	1898	31 mai '99	La rivière bloquée par la glace le 8 oct. '98, mais de nouveau libre le 11.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1er JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1899.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1899.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 " janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 " " "	3,448	2,171
1870 " " "	4,961	3,185
1871 " " "	6,268	3,983
1872 " " "	8,333	4,428
1873 " " "	10,072	5,707
1874 " " "	9,800	5,043
1875 " " "	9,006	5,006
1876 " " "	7,971	4,773
1877 " " "	7,517	4,425
1878 " " "	6,886	4,021
1879 " " au 6 octobre	7,186	4,547
1879 " 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 " 1er janvier "	8,451	4,410
1881 " " "	9,599	5,529
1882 " " "	10,505	5,699
1883 " " "	11,633	6,227
1884 " " "	13,114	6,903
1885 " " "	8,977	5,321
1886 " " "	9,644	5,352
1887 " " au 30 juin	4,866	2,735
1887 " 1er juillet " 1888	10,493	6,343
1888 " " " 1889	10,522	7,042
1889 " " " 1890	10,098	7,448
1890 " " " 1891	10,576	7,286
1891 " " " 1892	11,637	6,700
1892 " " " 1893	11,720	6,220
1893 " " " 1894	9,517	6,028
1894 " " " 1895	10,190	5,148
1895 " " " 1896	10,223	5,573
1896 " " " 1897	11,404	5,033
1897 " " " 1898	9,640	5,250
1898 " " " 1899	9,639	4,784

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1899.

Années.	——	Nombre.
1882	Du 22 septembre au 30 juin 1883	1,566
1883	" 1er juillet " 1884	3,366
1884	" " " 1885	3,298
1885	" " " 1886	3,466
1886	" " " 1887	4,198
1887	" " " 1888	4,692
1888	" " " 1889	4,960
1889	" " " 1890	4,819
1890	" " " 1891	5,376
1891	" " " 1892	5,400
1892	" " " 1893	7,174
1893	" " " 1894	7,792
1894	" " " 1895	8,745
1895	" " " 1896	9,849
1896-7	Relevé incomplet, les livres ayant été en partie détruits par l'inc. du 11 fév. 1897.	
1897-8	Du 1er juillet au 30 juin 1898	10,858
1898-9	" " " 1899	10,495

CHÈQUES émis par le ministère des Finances et expédiés par le secrétaire.

Années.	——	Nombre.
1885	Du 1er avril au 30 juin 1885 ...	245
1885........	" 1er juillet " 1886...	954
1886...	" " " 1887...	1,158
1887.......	" " " 1888...	918
1888........	" " " 1889...	887
1889.... . .	" " " 1890...	908
1890.... ...	" " " 1891...	790
1891........	" " " 1892...	820
1892........	" " " 1893...	822
1893	" " " 1894...	868
1894........	" " " 1895...	594
1895........	" " " 1896...	267
1896-7....	Relevé incomplet, les livres ayant été en partie détruits dans l'inc. du 11 fév. 1897.	
1897-8	Du 1er juillet au 30 juin 1898...	332
1898-9......	" " " 1899...	213

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1897.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin...	...	1,273
1880 " 1er juillet " 1881...	...	2,943
1881 " " " 1882...	...	2,859
1882 " " " 1883...	3,538	4,600
1883 " " " 1884...	3,860	6,004
1884 " " " 1885...	4,500	6,718
1885 " " " 1886...	6,075	6,450
1886 " " " 1887...	6,816	6,380
1887 " " " 1888...	6,947	6,870
1888 " " " 1889...	6,484	7,667
1889 " " " 1890...	7,448	6,578
1890 " " " 1891...	...	7,751
1891 " " " 1892...	6,113	4,260
1892 " " " 1893...	7,428	6,453
1893 " " " 1894...	6,900	*4,517
1894 " " " 1895...	7,538	†5,327
1895 " " " 1896...	7,843	5,783
1896 " " " 1897...	10,700	8,200
1897 " " " 1898...	10,867	8,547
1898 " " " 1899...	10,913	8,762

*Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

†La diminution dans le nombre des lettres envoyées provient du changement opéré le 1er juillet 1894 dans la manière de transmettre les comptes au secrétaire. Jusque là une lettre accompagnait chaque compte, mais maintenant un paquet de comptes va avec chaque lettre.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1899.

Année.	——	Nombre.
1880	Du 10 janvier au 30 juin	418
1880	" 1er juillet " 1881	1,795
1881	" " " 1882	2,352
1882	" " " 1883	2,651
1883	" " " 1884	3,611
1884	" " " 1885	3,119
1885	" " " 1886	2,867
1886	" " " 1887	3,281
1887	" " " 1888	3,552
1888.	" " " 1889	4,229
1889	" " " 1890	3,374
1890	" " " 1891	3,948
1891	" " " 1892	4,009
1892	" " " 1893	4,232
1893	" " " 1894	3,966
1894	" " " 1895	4,603
1895	" " " 1896	4,239
1896	" " " 1897	4,994
1897	" " " 1898	4,696
1898	" " " 1899	5,277

NOTE.—Les lettres en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE DERNIER EXERCICE

DU 1er JUILLET 1898 AU 30 JUIN 1899

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, SECTION 28

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1900

A Son Excellence le Très honorable comte de Minto, G.C.M.G., etc., etc., etc., gouverneur général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1898 et le 30 juin 1899.

Le tout respectueusement soumis,

ANDREW G. BLAIR,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

OTTAWA, 25 avril 1900.

MATIÈRES.

[*Pour l'Index* voir *la fin du volume.*]

CARTES

ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et parties du Maine et de Québec.
4. " " " y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Du lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboïa.
10. Assiniboïa et Saskatchewan.
11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

CANAUX.

13. Saint-Laurent, Ottawa, Rideau et Richelieu.
14. Welland.
15. Trent et Murray.
16. Saut-Sainte-Marie, et Chutes Sainte-Marie, Michigan.

Carte indiquant l'exploration faite pour le chemin de fer projeté vers le district du Yukon.

ERRATA.

Partie I, p. 34—Ligne 13 du haut, pour 1,282 lisez 1,137 milles.

Partie II, p. 7—Canal Lachine, pour total du personnel lisez $1,336,849.46.

" 8—Canal Beauharnois, pour total du personnel lisez $542,209.03.

" 12—Canal Cornwall, pour total du personnel lisez $470,994.68.

" 16—Canal Sainte-Anne, pour réparations totales lisez $80,728.75.

" 17—Canal Carillon et Grenville, pour total du personnel lisez $442,905.40.

" 28—Récapitulation—Dépenses sur les canaux pour total du capital lisez $76,396,658.41 et total du personnel $7,326,177.32.

29—Loyers hydrauliques et autres, canal Welland, dans la colonne "Acquis durant l'exercice clos le 30 juin 1899", lisez $12,417.38; et canal Carillon et Grenville, dans la colonne "Balance due le 30 juin 1899," lisez $2,110.00.

" 33—Chemin de fer Intercolonial, pour total "Dépenses d'exploitation", lisez $70,297,571.74; et pour total "Revenus reçus", lisez $13,998,738.02; et pour "Montants transférés au fonds consolidé", lisez $88,363.18.

" 41—Chemin de fer Annapolis et Digby, pour total du capital lisez $660,682.59.

. 44—Récapitulation—Chemins de fer et canaux—Total du revenu reçu jusqu'au 1er juillet 1898, $80,530,494.85.

" 45 Pour subventions votées jusqu'au 30 juin 1899 au chemin de fer Kingston, Napanee et Western, lisez $208,732.80.

" 45—Insérez "Cie de chemin de fer du Pacifique Canadien" avant "Nid-de-Corbeau" et changez subventions votées au 30 juin 1899 à $2,776,250.00.

" 45—Pour total de subventions votées au 30 juin 1899, au chemin de fer Grand-Tronc—"Pont Victoria," lisez $199,599.57.

RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE

A l'honorable
ANDREW G. BLAIR,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (partie II) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère ; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'Etat et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne le gouvernement ; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux des subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Dans une annexe (partie vi) se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1899, par les compagnies de chemins de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits généraux suivants qui ressortent de ces relevés offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Ile du Prince-Edouard, était de 153 ; un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 84. Le nombre des lignes absorbées par l'amalgamation est de 33, et celui des lignes affermées 35.

Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 17,358, soit une augmentation de 488 milles, outre 2,402 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 17,180 milles en rails d'acier dont 562 milles à double voie. Il y a 17,250 milles en exploitation.

---

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef du département a étendu le sien jusqu'au 1er novembre 1899.

Le capilal versé s'élevait à $964,699,784, ce qui accuse une augmentation de $23,-402,747. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $62,243,784, soit une augmentation de $2,528,679, et les frais d'exploitation à $40,706,217, soit une augmentation de $431,328, comparée à l'année précédente, ce qui porte les recettes nettes de l'année à $21,537,567, soit une augmentation de $960,011. Les trains ont transporté 19,133,365 voyageurs, soit une augmentation de 689,316, et le transport des marchandises s'est élevé à 31,211,753 tonnes, soit une augmentation de 2,425,750. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 52,215,207, soit une augmention de 1,526,924 milles. Le relevé des accidents constate que 205 voyageurs ont été tués.

L'Etat a dépensé pour la construction de chemins de fer, avant et depuis la confédération (1867), la somme de $124,327,857.65 (y compris un paiement de $25,000,000 à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique), portée au compte du capital, et en subventions une autre somme de $20,633,842.16, portée au compte du fonds consolidé, ce qui constitue une dépense totale de $144,961,699.81. En outre, il a été dépensé depuis la Confédération $76,726,244,05 en frais d'exploitation, couvrant l'entretien et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat : soit un grand total de $221,689,943.86 * qui, à l'exception de $13,881,460.65, a été tout affecté aux chemins de fer dans le cours des trente-deux dernières années. Les recettes provenant des chemins de l'Etat pendant la même période se sont élevées à $68,451,220.29.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.†

Par le paiement, durant l'exercice, de la somme de $233.67, la somme totale de $579,255.20 adjugée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1891 par les arbitres spéciaux à l'occasion du transfert d'ouvrages dans la Colombie-Britannique, et qui devait être dépensée par la compagnie sous la surveillance de l'Etat dans certaines directions, a maintenant été gagnée et payée. Un rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux exécutés se trouve à la page 30 de la partie I.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN EXPLOITATION.*

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat sont : le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement) et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation ; ils sont donnés aux annexes, partie I, où l'on trouvera des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'État, et les fonctionnaires de ces chemins.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'État pendant le dernier exercice se sont élevées à $3,945,817.40, et si on les compare à l'exercice précédent elles accusent une augmentation de $631,970.30. Les frais d'exploitation se sont élevés à $3,906,612.31, soit une augmentation de $329,363.43.

---

* Cette somme ne comprend pas une subvention annuelle de $186,600 à la Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest pendant vingt ans à partir du 1er juillet 1889, non plus qu'un intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 payable à la province de Québec pour la ligne de Québec à Ottawa, montant qui a été transféré à la dette publique.

† On trouvera dans nos rapports annuels de 1886-7 et 1895-6 un état sommaire des transactions du gouvernement avec la compagnie, le chemin ayant été livré au trafic en juin 1886.

Les profits nets dans les opérations de l'année ont été de $39,205.19.

Les chiffres ci-dessus comprennent la somme de $210,000, le loyer payé pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le 1er mars 1898 on a prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies du chemin de fer Grand-Tronc et du Comté de Drummond, ce qui a ajouté 169.81 milles à la ligne de l'Etat, dont la longueur est maintenant de 1,314.67 milles au lieu de 1,145.

En conséquence, dans l'exercice financier de 1897-8, un nouvel élément a été introduit dans les comptes du chemin de fer Intercolonial par le paiement de loyers durant quatre mois pour ces lignes affermées, et afin de ne pas compliquer la comparaison des moyennes de cette exercice avec le précédent, le loyer a été traité comme une affaire séparée, n'entrant pas dans les relevés ordinaires des dépenses sur ce chemin. Ceci a donné lieu à quelques différences apparentes, ainsi que je l'ai expliqué dans une note au bas de la page XI de mon rapport.

Cette année (1898-9) le comptable du chemin de fer a traité ce loyer comme une addition aux dépenses ordinaires d'exploitation (page 66), et dans son état comparatif des moyennes (page 73) il donne ces moyennes, pour chaque année, avec le loyer inclus et avec le loyer omis. Les chiffres de mon présent rapport, en qualité de sous-ministre, sont basés sur ses relevés avec les loyers inclus, et les différences qui ont résulté de l'usage par l'administrateur général et par l'ingénieur en chef du ministère, des chiffres dont ces loyers furent omis, cesseront d'exister l'an prochain. En attendant, cette explication couvrira toute différence qui semble exister dans ce cas.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice il a été ajouté $1,081,929.94 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1899, porte à $56,750,843.89 la dépense totale imputable sur le capital de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Victoria, ch. 50 (1891).

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées de $63,945.04 pour agrandissements à Halifax, de $195,534.59 pour agrandissements à Saint-Jean, de $20,000 pour agrandissements à Moncton, de $21,258.68 pour le prolongement jusqu'en eau profonde à Sydney-Nord, de $17,358.96 pour construire un élévateur à Saint-Jean, de $41,203.83 pour construire un élévateur à Halifax, de $49,990.39 pour renforcer les ponts, et de $619,999.26 pour matériel roulant. Le rapport de l'administrateur en chef (partie I, page 59) indique ces différentes dépenses.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à $3,738,331.44, soit une augmentation de $620,661.59, et les frais d'exploitation à $3,675,686.21 (y compris $210,000 de loyer payé pour le prolongement jusqu'à Montréal), soit une augmentation, comparés à l'an dernier (même après avoir payé $70,000 de loyer), de $348,037.70; l'excédent des recettes sur les dépenses était de $62,645.23, contre un excédent de dépenses sur les recettes l'an dernier de $209,978.66, ou une amélioration de $272,623.89.

Comparaison faite des recettes avec l'exercice précédent, le service des voyageurs a produit $1,167,453.66, ou 31·23 pour 100 des recettes brutes, une augmentation de $113,588.52 ; le service des marchandises a donné $2,348,096.58, ou 62·57 p. 100 des recettes brutes, une augmentation de $490,356.52, et le service de la poste et divers autres ont produit $222,781,70, ou 5.96 des recettes brutes, une augmentation de $16,719.55. Les recettes par mille ont été de $2,843.55, * augmentation de $249.02.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt.

Le nombre total de voyageurs a été de 1,603,095, soit une augmentation de 74,651. Le service des marchandises s'est élevé à 1,750,761 tonneaux, soit une augmentation de 316,185 tonneaux.

Il a été transporté 1,157,250 barils de farine, soit une augmentation de 169,842. Il a été transporté 2,595,353 boisseaux de grain, soit une augmentation de 1,043,981. Sur cette quantité 30,000 boisseaux étaient pour l'expédition à Halifax. Le bois accuse une augmentation de 52,460,215 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant de 306,554,031 pieds. Il y a eu une augmentation de 20,520 dans le nombre d'animaux transportés, ce nombre a été de 109,821. La houille accuse une augmentation de 124,257 tonnes, la quantité totale étant de 494,206 tonnes. Quant au sucre brut, il n'en a pas été transporté. De sucre raffiné, il a été transporté 26,164 tonnes, soit une dimunition de 390 tonnes. Il a été transporté 6,583 tonnes de poisson frais, une diminution de 747 tonnes ; et un total de 5,474 tonnes de poisson salé, soit une augmentation de 409 tonnes.

Le transport des marchandises autres que la planche allant et venant d'Europe *via* Halifax a été de 34,263 tonnes, soit une augmentation de 8,043 tonnes ; sur cette quantité 31,555 tonnes constituaient le trafic local. En outre 82,260 tonnes de planche ont été transportées.

Pendant l'hiver de 1898-99 l'enlèvement de la neige et de la glace a coûté plus de $70,000, c'est-à-dire à peu près $12,000 de plus que l'année précédente.

La voie permanente et toutes les constructions sont en bon ordre.

Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 4,881,695, augmentation de 926,686 milles. Le coût des trains était de 75.29c. par mille, 8.85c. de moins que l'année précédente.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $2,795.90 par mille, augmentation de $26.63 par mille.

La valeur du matériel disponible à la fin de l'exercice était de $553,177.72, y compris combustible, rails, etc.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef du département et des employés du chemin nombre de tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements intéressants sur le chemin de fer et son trafic pendant le dernier exercice et les exercices précédents.

---

* Ces chiffres sont basés sur un nombre de milles *moyen* de 1,314.67 en 1898-99, et un nombre de milles moyen de 1,201.63 en 1897-98.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction-Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne sous le nom de "Dominion-Atlantic Railway". La compagnie paye tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à $42,474.03, soit une augmentation de $5,247.39. Les frais d'entretien se sont élevés à $12,873.09, soit une diminution de $5,308.54, ce qui porte le profit de l'Etat à $29,900.94.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes. (*Voir* Partie I, p. 104)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice était de $3,790,107.26, comprenant le raccourcissement de la ligne entre Wiltshire-Nord et Colville, l'achat d'un quai à Mount-Stewart, et le matériel roulant.

COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu les recettes brutes se sont élevées à $165,012.03, et les frais d'exploitation à $218,053.01, soit un excédent de dépenses de $53,040.98.

Comparées avec celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une augmentation de $6,061.42. Le chemin a transporté 129,667 voyageurs, augmentation de 3,157, produisant $65,383.11, augmentation de $1,648.50 ; 57,968 tonneaux de fret, augmentation de 429 tonneaux, produisant $75,888.52, une augmentation de 4,042.92, et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à $19,740.40, une augmentation de $370.

Comparaison faite avec l'exercice précédent, les dépenses d'exploitation ont diminué de $13,365.73.

Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 263,335, augmentation de 10,441 milles.

Les frais de parcours des trains ont été de 82.80 cents par mille, diminution de 8.71 c.; et par mille de chemin de fer, $1,038.35, diminution de $63.64 par mille.

La valeur du matériel en magasin, à la clôture de l'exercice, était de $84.039.91.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Les détails de l'exploitation se trouvent aux annexes, partie I, p. 109, et dans les rapports du directeur général et des autres fonctionnaires.

EXPLORATION D'UN CHEMIN DE FER POUR DONNER ACCÈS AU DISTRICT DU YUKON.

En 1898 et 1899, conformément aux dispositions du parlement, des partis d'explorateurs se sont occupés de chercher une route possible pour un chemin de fer, entièrement sur le territoire canadien, pour communiquer au district du Yukon depuis un point sur un chemin de fer canadien existant, et aussi depuis un port sur la côte du Pacifique, et le coût approximatif de ce chemin de fer. Des rapports des ingénieurs chargés de ces travaux se trouvent dans les annexes (Partie I, page 134), et un court résumé des résultats obtenus forme partie du rapport de l'ingénieur en chef (Partie I, p. 32), avec une carteexplicative.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement dans la Partie III.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici questionque des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 30 juin 1899.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :—

Exercice	1883–84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000	00
"	1884–85	"	1885	403,245	00
"	1885–86	"	1886	2,171,249	00
"	1886–87	"	1887	1,406,533	00
"	1887–88	"	1888	1,027,071	92
"	1888–89	"	1889	846,721	83
"	1889–90	"	1890	1,491,595	72
"	1890–91	"	1891	1,079,105	87
"	1891–92	"	1892	1,061,615	93
"	1892–93	"	1893	624,794	07
"	1893–94	"	1894	1,043,285	10
"	1894–95	"	1895	1,123,949	10
"	1895–96	"	1896	648,145	49
"	1896–97	"	1897	230,355	30
"	1897–98	"	1898	1,228,334	78
"	1898–99	"	1899	3,014,620	05
				$17,608,592	16

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles :		
Chemin de fer Canada-Central	1,525,250	00
Chemin de fer Canadien du Pacifique	25,000,000	00
" " prolongement	1,500,000	00
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest (section Digby-Annapolis)	500,000	00
Total jusqu'au 30 juin 1899	$46,133,842	16

La somme qui précède ne comprend pas la subvention annuelle payable à la Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, non plus que la somme due à la province de Québec pour le chemin de fer entre Ottawa et Québec, somme qui a maintenant été transférée à la dette publique. (*Voir* la note à la page 44 du relevé du comptable, Partie II).

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1898.

Un relevé de ces déboursés se trouve à la Partie II, p. 45, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passées dans le cours de l'exercice, à la partie IV, page 2.

On trouvera à la Partie III la liste des actes de subvention passés chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subvention dans le cours des sessions de 1895, 1896 et 1898.

Compagnie du chemin de fer Albert-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Jonction de Beauharnois.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Belleville et North-Hastings.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Brockville, West-Port et Saut-Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Bouctouche et Moncton.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Canada-Est.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
Revelstoke à Arrow-Lake.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau).

(*Voir* nº 415.)

L'acte spécial 60-61 Vict., ch. 5 (1897), autorisait d'accorder à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique un subside pour la construction d'un chemin de fer partant de Lethbridge, par la passe du Nid-de-Corbeau, et allant à Nelson, cette subvention étant au montant de $11,000 par mille et ne devant pas excéder en totalité $3,630,000. Le 6 septembre 1897, contrat a été passé avec la compagnie, l'achèvement de la ligne jusqu'à l'extrémité sud du lac Kootenay était fixé au 31 décembre 1898 et jusqu'à Nelson au 31 décembre 1900. Ces dates ont été subséquemment prolongées par arrêté exécutif jusqu'au 30 juin 1900 et au 31 décembre 1901, respectivement. La totalité des paiements effectués le 30 juin 1899 s'élevait à $2,776,250.

Compagnie de chemin de fer du Cap de la Madeleine.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie de Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Chemin de chemin de fer de Caraquette.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nºs 40, 143, 156, 205, 353 et 382.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet 1886 avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la Rivière-au-Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Norton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889).

Le 1er décembre 1890, un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant $128,000 ; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4¼ milles, dont la limite était de $14,400, autorisé par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 1er décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer pour une valeur de $83,612.50, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis ; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887), l'octroi portant pour condition que ces rails devaient être remplacés par des rails d'acier.

Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer, et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles de son chemin, de Chipman aux houillères de New-Castle, et un contrat pour les travaux fut passé avec la compagnie le 7 septembre 1895.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), la subvention de 1894 pour ces 15 milles a été votée de nouveau pratiquement, avec addition de 50 pour 100 du coût en sus des $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille.

A la clôture de l'exercice 1891-92 il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, $159,251.54. Durant le dernier exercice la somme de $66,761 a été payée, formant un total de $226,012.54 jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie de chemin de fer d'embranchement de Chatham.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* n° 403.)

L'acte provincial de la Nouvelle-Ecosse, 56 Vic., ch. 154 (1893), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Yarmouth à Lockport ; un acte subséquent, le 59e Vic., ch. 154 (1893), étendait ses pouvoirs.

L'acte des subventions fédérales 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention pour 61 milles de ce chemin de fer depuis Yarmouth jusqu'à Port-Clyde, au montant de $3,300 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Il a été passé avec la compagnie, le 26 août 1897, un contrat pour la construction du chemin, qui devait être terminé le 1er septembre 1899.

Pendant l'exercice 1897-98 il a été payé la somme de $90,400. Aucun autre paiement n'a été fait durant le dernier exercice.

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.

(*Voir* nos 301, 249, 275 et 378.)

L'acte 52 Vic., ch. 92 (1889), a constitué cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer du havre de Cobourg à la rivière Trent, au chemin de fer Ontario et Québec, et allant jusqu'aux régions minières de Marmora et Belmont.

Par législation subséquente, en 91-92-94, la charte de la compagnie a été restaurée, et pouvoirs ont été donnés à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'aux terres minières du comté de Hastings, et de la louer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le temps fixé pour l'achèvement étant le 9 juillet 1898.

L'acte des subventions de 1890 a autorisé une subvention de $96,000 pour trente milles de chemin de fer de la compagnie, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec,

et l'acte des subventions de 1892 a autorisé une nouvelle subvention de $60,800 pour 19 milles. Le même acte a restauré la subvention autorisée en 1890.

On a passé avec la Compagnie, le 19 juin 1894, un contrat pour construction de quarente-neuf milles, à terminer le 1[er] d'août 1896.

Un arrêté du conseil du 28 décembre 1894 a approuvé un arrangement conclu entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en date du 30 juin 1894, pour l'affermage du chemin à cette dernière compagnie, lorsqu'il sera terminé, pour une période de 999 ans.

L'acte des subventions de 1897, 60-61 Vic., ch. 4, a autorisé, au lieu des subventions accordées par l'acte de 1892, une subvention de $3,200 par mille pour 50 milles depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, et une autre subvention de 50 pour 100 sur le coût dépassant $15,000 par mille—la subvention totale ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Le 25 avril 1898 contrat a été passé avec la compagnie pour cette construction. La date de l'achèvement étant fixée au 1[er] juillet 1900. Rien n'avait été payé le 30 juin 1899.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer des comtés de l'Ouest.)

Compagnie du chemin de fer Dominion-Eastern.

(N° 399.)

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention pour un chemin de fer de Sunny-Brae allant à Country-Harbour, et d'un point à où près Country-Harbour Cross-Roads à Guysboro, N.-E., distance de 60 milles, au montant de $3,200 par mille, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 sur le coût en sus de $15,000 par mille, n'excédant pas en totalité $6,400 par mille.

La Compagnie du chemin de fer Dominion-Eastern l'ayant demandé, contrat a été passé le 25 mars 1898 pour la construction du chemin ainsi subventionné, la date de son achèvement étant fixée au 1[er] juillet 1901. Rien n'avait été payé le 30 juin 1899.

Compagnie de chaux du Canada.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère Dominion.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(*Voir* n[os] 99, 175, 214, 292, 339 et 406.)

Par l'acte des subventions de 1888, 50-51 Vic., ch. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la Compagnie le 1[er] décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est, au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Ni colet, devant être terminée le 1[er] août 1891.

Le 2 mai 1889, la Compagnie a été admise à passer contrat pour le reste ($17\frac{1}{2}$ milles) des 30 milles subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer 1889, 52 Vic., ch. 3, a accordé une nouvelle subvention de $14,400 pour $4\frac{1}{2}$ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, et la compagnie fut admise à passer un contrat pour ces travaux le 21 janvier 1890.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $76,000 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise de donner à la compagnie une subvention ne devant pas dépasser $14,720 pour $4\frac{6}{10}$ milles partant du quai de Ball et allant à la jonction de Sainte-Rosalie.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser $96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir de Saint-Léonard en allant vers le nord pour se rencontrer à l'Intercolonial à la jonction de la Chaudière. On a passé contrat avec la compagnie pour l'entreprise le 14 novembre 1894.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $3,200 par mille pour $42\frac{1}{2}$ milles du Parc de l'Orignal à la Chaudière, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, le montant de cetre subvention devant être remboursé à l'Etat au cas où il achèterait ou affermerait pour un certain nombre d'années son chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la Rivière-Chaudière. Contrat a été passé avec la compagnie le 13 décembre 1897 pour cette construction, qui devait être terminée le 1[er] septembre 1898.

Par un arrangement daté le 25 février 1898 le gouvernement, dans le but de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, a affermé de la compagnie sa ligne de Sainte-Rosalie à la Chaudière pour la période du 1[er] mars au 30 juin 1898, avec option de renouvellement de l'arrangement pendant une année, ainsi qu'option d'achat.

La totalité des paiements effectués le 30 juin 1895 s'élevait à $287,936.

Dans le cours du dernier exercice financier, une nouvelle somme de $136,000 a été payée, formant un total de $423,936 jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu.

(N° 395.)

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé en faveur de la Compagnie du chemin de fer de la vallée Est du Richelieu, pour 24 milles de son chemin depuis Iberville jusqu'à Saint-Thomas, P.Q., une subvention de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 sur le coût en sus de $15,000 par mille, la totalité n'excédant pas $6,400 par mille.

Le 1er mars 1898 un contrat a été conclu avec la compagnie pour le chemin ainsi subventionné, et durant le dernier exercice financier une somme de $69,952 a été payée jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* Rapports annuels de 1885-86, et 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Erié et Huron.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de pont Frédéricton et Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

(*Voir* n° 410.)

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé en faveur de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour la reconstruction et l'agrandissement du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, une subvention de 15 pour 100 du coût de la construction n'excédant pas $300,000, et un contrat a été conclu avec la compagnie le 14 janvier 1898.

Le travail entrepris comprend l'enlèvement de l'ancien pont tubulaire en fer (un pont à voie unique) et la construction sans interruption de la circulation d'un nouveau pont de grillage en acier portant quatre voies de chemins de fer—deux pour les locomotives à vapeur et convois de chemin de fer ordinaires et deux pour tramways—ainsi que deux trottoirs, la superstructure devant se composer de 24 arches de travées en acier de 254 pieds de longueur chacune et d'une arche de 348 pieds.

Dans le cours de l'exercice la compagnie a reçu $68,331.05, formant au 30 juin 1899 un total de $199,599.57.

Compagnie de chemin de fer Great-Eastern.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.

(*Voir* nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308, 309, 346, 371, 380, 405, 407 et 413.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devra être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885 il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887, qui en a aussi approuvé la localisation. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Qué., 7 milles.

La compagnie ci-dessus a demandé la subvention, mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 3, et à la date du 8 octobre 1890 contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 52 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, quinze milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), la somme de $28,600 restée impayée sur la subvention accordée en 1886 a été votée de nouveau.

Par l'acte 56 Vic., ch. 8 (1893), la balance impayée de $28,600 sur la subvention accordée en 1891 a été votée de nouveau, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas $48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 58 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé un contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue. On a passé contrat avec la compagnie pour les travaux le 16 septembre 1895, à être terminés le 30 novembre 1896.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé le paiement des soldes restés impayés, n'excédant pas $182,000, pour 67 milles de chemin de fer entre Montcalm et le raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite. Aussi pour neuf milles calculés en moins dans la distance entre Montcalm et Saint-Tite ; aussi, pour 35 milles de Saint-Jérôme à Hawkesbury ; ces deux dernières étant les subventions de $3,200 par mille avec 50 pour 100 des dépenses en sus de $15,000 par mille. Le tout ne devant pas excéder $6,400 par mille.

La totalité des paiements faits à cette compagnie, le 30 juin 1896, s'élevait à $142,688. Durant le dernier exercice la somme de $32,000 a été payée, formant un total de $174,688 jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie de chemin de fer dit "Gulf Shore" du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* n°s 374 et 383.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte du Nouveau-Brunswick 48 Vic., ch. 49 (1885), pour la construction d'un chemin de fer partant de quelque endroit sur la ligne du chemin de fer de Caraquette, allant au village de Tracadie, ou quelque endroit dans la paroisse de Sumarey, comté de Gloucester. L'acte 57 Vic., chap. 73 (1894), a fait revivre la charte de cette compagnie.

L'acte des subventions du Canada 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention au montant de $39,400 pour une ligne de chemin de fer partant d'un endroit sur le chemin de fer Caraquette à ou près du garage de Poquemouche, en allant au village de Tracadie, distance de 12 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, il lui fut accordé de passer un contrat pour les travaux le 22 avril 1896. Pendant le dernier exercice et jusqu'au 30 juin 1897, la compagnie a reçu $28,635.05.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé en faveur de cette compagnie, pour 5½ milles, de l'extrémité de la section subventionnée à Tracadie et de là à Grande-Tracadie, une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 de la dépense en sus de $15,000 par mille, ne devant pas excéder en totalité $6,400. La compagnie a passé contrat le 29 octobre 1897 Aucun paiement n'a été fait à la compagnie pendant le dernier exercice. Le total payé le 30 juin 1899 s'élevait à $53,699.28.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Intercolonial.

(*Voir* Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.

(*Voir* n°s 208, 357 et 400.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch, 79, a autorisé la const ruc tion du chemin depuis Port-Hawkesbury et Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894, la date fixée pour l'achèvement étant le 1er décembre 1896.

L'acte des subventions de 1897, 60-61 Vic., ch. 4, a autorisé au lieu de la subvention accordée en 1894, une subvention de $3,200 par mille avec une addition de 50 pour 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité $6,400 par mille, pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, et la compagnie a passé contrat en conséquence le 29 avril 1898, la construction devant être terminée de 1er décembre 1898.

Rien n'a encore été payé à venir jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(Nos 24, 159, 301 et 412.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1804), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa a reçu une subvention ne devant pas dépasser $160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886.

Le solde non payé de la subvention, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1896), a accordé au lieu de la subvention de 1893 la somme de $16,000 à titre de solde non payé pour les derniers cinq milles de ce chemin de fer. La compagnie a passé un contrat le 20 septembre 1897.

Le 30 juin 1897 la totalité des paiements s'élevait à $144,000. Rien n'a été payé dans le cours du dernier exercice.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembrooke.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Lac Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant " Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit ", nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

(*Voir* Rapport annuel, 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer L'Assomption.

(*Voir* Rapport annuel, 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(*Voir* Rapport annuel, 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie de chemin de fer Midland.

(N° 336.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse 59 Vic., chap. 85 (1896), avec pouvoir de construire un chemin de fer allant de Windsor à Maitland ou près de Maitland, et de là, *via* Clifton, à un point entre Truro et Stewiacke, sur l'Intercolonial ; de là à Eastville ; avec prolongements et embranchements à des mines de houille et de fer et à des ports d'expédition.

Par l'acte fédéral des subventions 57-58 Vic., chap. 4 (1894), autorisation a été donnée d'accorder une subvention de $3,200 par mille pour 90 milles de chemin de fer allant de Newport ou Windsor à Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, et d'un point sur le dit chemin de fer à un point près d'Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, vers un point sur l'embranchement Darmouth de l'Intercolonial, au lieu d'une subvention autorisée en 1892 ; aussi, pour un pont de chemin de fer traversant la rivière Shubenacadie, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction. Le total des subventions ne devant pas excéder $300,000.

La Compagnie de chemin de fer Midland ayant pétitionné, fut admise à conclure un contrat pour ces travaux le 30 juillet 1896, les dits travaux devant être terminés le 1er août 1898.

Le 30 juin 1899 il n'avait pas encore été fait de paiements.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Montfort.

(*Voir* nos 245, 310, 373 et 411.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 53 Vic., chap. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de la ligne allant à Montfort, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral 55-66 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de $67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montcerf et vers l'ouest.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la voie à "trois pieds".

La 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Sauveur à Montfort, et à l'ouest le chemin devant être terminé pour le 1er septembre 1895.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de $38,400 en faveur de la dite compagnie pour 12 milles de son chemin, à partir de l'ex_

trémité des 21 milles déjà subventionnés, et la compagnie a été admise à conclure un contrat le 30 juillet 1896 : la rivière Rouge devant servir de point terminal pour la distance subventionnée.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie de $2,000 par mille pour 33 milles de son chemin de fer de la jonction de Montfort à Arundel ; et il a été permis à la compagnie de conclure un contrat le 20 décembre 1897.

Dans le cours du dernier exercice il a été payé une autre somme de $64,400, ce qui portait à $67,440 le total des paiements faits le 30 juin 1899.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé.

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie de chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par 53 Vic., ch. 58.*)

(*Voir* nos 97, 186, 237 et 320.)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury, le montant de cette subvention n'excédant pas $96,000.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de $96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de $46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a fait revivre ce qui était resté impayé des subventions de 1887 et 1890, et un contrat fut conclu avec la compagnie, en vertu de cet acte, le 26 juin 1896, le temps fixé pour l'achèvement étant le 1er août 1898.

Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu $40,000, ce qui porte à $145,600 le total des paiements faits jusqu'au 30 juin 1898.

Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(*Nom changé en celui de* Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental *par l'acte 53 Vic., ch. 62.*)

(*Voir* Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Nakusp et Slocan.

(*Voir* Rapport annuel 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

(*Voir* Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite " New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company".

(*Voir* Rapport annuel 1895 96.)

Compagnie de chemin de fer " Northern and Pacific Junction ".

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer "Northern and Western".

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Aussi sous l'en-tête " Chemin de fer du Canada-Est " dans le Rapport annuel de 1894-95.

Compagnie de chemin de fer " Central " de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1897, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur le côté est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ ¾ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles de chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte des subventions 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement du solde de $4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à $230,700, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 73½ milles en totalité.

Un arrêté du conseil du 2 juillet 1894 a ordonnancé le paiement de $4,500, mais on n'avait pas fait de nouveaux paiements au 30 juin 1898, en attendant la décision de certains sujets en litige. Dans le cours du premier exercice financier, la dite balance a été payée, portant le total des paiements au 30 juin 1899, à $235,200, le plein montant de la subvention gagnée.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.

Nom changé en celui de Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York, *par l'acte 60-61 Vic., chap. 57, 1897.*

(*Voir* nos 31, 115, 150, 288 et 375.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth ; et le 27 juillet 1886 contrat fut passé avec la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotick et Franktown, le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1889, la longueur du chemin étant portée à $52\frac{87}{100}$. Le 1er juin 1895, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne de Cornwall à Ottawa, une distance de 53.87 milles, l'ouvrage devant être complété le 1er août 1896.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., ch. 57, le nom de la compagnie fut changé en celui de "Compagnie de chemin de fer Ottawa et New-York", et ses pouvoirs de construction furent continués jusqu'au 1er juillet 1901.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), au lieu de la subvention votée en 1892, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée pour 33.87 milles de Cornwall à Ottawa, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille—le total des subventions ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Permission a été donnée à la compagnie de passer un contrat le 4 décembre 1897.

Il a été payé dans le cours du dernier exercice $138,784, portant le total des paiements faits le 30 juin 1899 à $192,384.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de l'ouest d'Ontario et du Pacifique et Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord.

(*Voir* Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-Orford.

(*Voir* Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

Maintenant la **Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique**, par fusion, en vertu de l'acte 62-63 Vic., ch. 81 (1899).

(*Voir* nos 92, 134, 199, 242, 276, 277 et 388.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vic., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 35, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1882), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent (à la place de celles antérieurement mises à sa disposition mais qui n'ont pas été utilisées).

(*a*) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à $70,400.

(*b*) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à $96,000,

(*c*) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à $6,400 par mille pour la première moitié de cette division, et à $3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout $264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux fixée au 1er août 1896.

La troisième subvention à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. Ce contrat a été remplacé par un autre du 20 septembre 1894.

A la clôture de l'exercice 1895-96 la totalité des paiements faits à la compagnie s'élevait à $430,400, montant des subventions. La distance couverte par ces subventions se trouvant au bout du 55e mille à l'ouest de Barry's-Bay, ou un total de 108 milles à l'ouest de Renfrew—la distance subventionnée.

Par le 60e Vict., chap. 8 (1896), la compagnie a été fusionnée, sous son propre nom, avec la compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound.

La partie ouest, 47¾ milles, du chemin de la compagnie fusionnée, c'est-à-dire celle comprise entre la traverse du chemin de fer Northern Pacific Junction et Parry-Sound, avait été subventionnée sous le nom de Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, et à la clôture de l'exercice 1895-96 elle avait reçu $152,800.

L'acte 60-61 Vict., chap. 4 (1897), a autorisé une subvention pour la partie (52 milles) du chemin de la compagnie partant de la traverse du chemin de fer Northern Pacific Junction (à Scotia) et allant au point, 55 milles à l'ouest de Barry's-Bay, où des subventions avaient été précédemment accordées ; aussi pour 4 milles de chemin de fer à travers l'île Barry. La nouvelle subvention est de $3,200 par mille, avec une subtion additionnelle de 55 pour 100 sur la dépense dépassant $15,000 par mille ; les subventions totales ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Permission a été donnée à la compagnie de passer un contrat, sous l'autorité de cet acte des subventions, le 7 août 1897 ; la construction devant être terminée le 1er septembre 1899.

Il a été payé au cours du dernier exercice $22,080, ce qui porte le total des paiements faits à cette compagnie, le 30 juin 1899, à $779,712.

Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Vallée de la Gatineau.

Nom changé en celui de **Compagnie de chemin de fer Ottawa et Gatineau** par l'acte 57-58 Vict., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.

(*Voir* nos 8, 26, 58, 151, 305, 349, 379 et 409.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 29 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue éteinte, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août 1889.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), accorde de nouveau les $89,248 restées impayées.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorise une subvention de $64,000 pour une longueur de vingt milles à partir des 62 milles déjà subventionnés, et il a été passé un contrat pour l'entreprise le 7 octobre 1895.

L'acte des subventions de 1897, ch. 4, au lieu de cette subvention, en accorda une de $3,200 par mille pour les dits 20 milles, avec une autre de 50 pour 100 de la dépense dépassant $15,000 par mille ; les subventions totales ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), le solde de $35,872 du crédit de 1893 fut voté de nouveau.

Au 30 juin 1894 le total des paiements s'élevait à $284,128. Il n'en avait pas été fait d'autres au 30 juin 1899.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(*Non changé en celui de* **Compagnie de chemin de fer d'Oshawa**, 54-55 Vic., ch. 91.)

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Chemin de fer Pembroke Southern.

(*Voir* no 389.)

L'acte de la province de l'Ontario, 56 Vic., ch. 96 (1898), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Pembroke et Douglas, et l'acte de l'Ontario 59 Vic., ch. 107 (1896), lui donnait le choix de construire de Pembroke à Golden-Lake.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4, (1897) a autorisé pour 20 milles de son chemin de fer de Pembroke à Golden-Lake, une subvention de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité $6,400 par mille. La Compagnie ayant demandé la dite subvention a passé contrat le 22 août 1898 pour la construction des 20 milles en question.

Aucune partie de la subvention n'a été payée à venir jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

Ci-devant la Compagnie de chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique.

(*Voir* nos 25, 138, 211, 294, 329, 330, 331, 385 et 408.)

Cette compagnie a été constituée en vertu de l'acte fédéral 43 Vic., ch. 55 (1880), avec pouvoir de construire un chemin de fer d'un point de la ligne du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de Hull ou d'Aylmer, à un point dans le comté de Pontiac convenable pour traverser la rivière Ottawa, et de là à Pembroke pour se raccorder avec le chemin de fer Canada-Central.

L'acte 45 Vic., ch. 69, donne le pouvoir de construire un pont sur la rivière Ottawa

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, et n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse ",—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les second 27 milles pour le 1er juillet 1896, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise une subvention de 31,600 à cette compagnie pour construire un pont sur la rivière Ottawa à la Culbute, et une subvention de $9,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu qne tous les travaux subventionnés sur ce chemin soient terminés dans les quatre ans à partir du 22 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $24,000 pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette Compagnie a été autorisée à construire par l'acte 45 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la Compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal, dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69 (1890) autorise cette compagnie d'acheter du chemin de fer du Pacifique la section entre Hull et Aylmer, ou aucune partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, art. 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1894 ; et l'acte spécial de 1892, ch. 56, prolonge de 2 ans le temps pendant lequel la Compagnie devra commencer la construction du pont sur la rivière Ottawa ou près d'Ottawa, et de 5 ans, à partir du 9 juillet 1892, la date du parachèvement du pont. Il a aussi été accordé une prolongation de 4 ans à compter de cette date pour compléter la ligne jusqu'à Pembroke.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a remis en vigueur les subventions votées en 1888, pourvu que tous les travaux subventionnés sur le chemin de fer soient terminés dans quatre ans. La date fixée pour terminer ces travaux se trouve ainsi prolongée jusqu'au 23 juillet 1898.

Le même acte a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée par le ch. 8 de l'acte de 1884, moins les $24,000 pour les 7¼ milles entre Hull et Aylmer, soit une balance de $73,172.

Le même acte a remis encore en vigueur la somme de $24,000 votée en 1890 pour la ligne entre Hull et Aylmer.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a remis en vigueur les soldes restant engagés des subventions accordées par les actes de 1884 et 1894, et s'élevant à $114,282.

Par le même acte la subvention pour les 7½ milles de Hull à Aylmer, remise en vigueur par l'acte de 1894, a été votée de nouveau, avec en plus 50 pour 100 de la dépense dépassant $15,000 par mille : le total des subventions ne devant pas excéder $6,400 par mille.

A la fin de l'exercice 1887-88, il avait été payé sur le montant de la subvention votée en 1884, la somme de $174,828. Pendant l'exercice 1894-95 une somme de $18,750 a été payée, soit un total de $193,578. Il n'a été fait aucun paiement durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central.

(*Voir* rapport annuel 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.

(*Voir* Rapport annuel 1890-96.)

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-96.)

Compagnie de chemin de fer Ristigouche et Occidental.

(*Voir* n° 384.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la province du Nouveau-Brunswick, 60 Vic., ch. 82 (1897), avec pouvoir de construire une voie ferrée partant de Campbellton et allant à un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention de $3,200 par miile pour un chemin de fer de Campbellton, sur l'Intercolonial, vers Grand-Falls, N.-B., soit 20 milles, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 du coût en sus de $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille. Cette subvention remplaçait celle accordée précédemment à une compagnie spécifiée.

La compagnie du chemin de fer Ristigouche et Occidental en ayant fait la demande, elle a reçu la permission de passer un contrat pour cette construction le 24 décembre 1897, et durant le dernier exercice financier la somme de $32,000 a été payée, somme totale jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara.

(*Voir* Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du Tunnel de Saint-Clair.

(*Voir* Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer St-Stephen et Milltown.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

(N° 393.)

L'acte 60-61 Vic., ch. 4 (1891), a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 par mille en faveur de cette compagnie, pour 41 milles de son chemin, de Milltown à St-Stephen, ainsi qu'un montant additionnel de 50 pour 100 du coût en sus de $16,000 par mille, mais n'excédant point en tout $6,400 par mille. La compagnie a reçu la permission de passer un contrat pour cette construction le 29 septembre 1897, aucun paiement n'a été fait pendant le dernier exercice, et le total des paiements faits à cette compagnie jusqu'au 30 juin 1899 est de $14,848.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

(N° 294.)

L'acte 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 par mille à cette compagnie pour 13½ milles de son chemin de Beauharnois à Caughnawaga, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 de la dépense dépassant $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille en totalité.

La compagnie a passé un contrat le 16 octobre 1897, et il lui a été payé jusqu'au 30 juin 1899, $149,481.60, aucun paiement n'ayant été fait durant le dernier exercice.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Nom changé en celui de* "Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides" *par l'acte provincial 51-52 Vic., ch. 108*

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-96.)

Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

(N° 387.)

L'acte 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 par mille à cette compagnie pour 3.60 milles de son chemin du point terminal d'alors, en traversant Tilsonburg, au chemin de fer Michigan-Central, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 du coût en sus de $15,000 par mille, la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille en totalité.

Le 4 décembre 1897, la compagnie a conclu un contrat. Dans le cours du dernier exercice financier la somme de $10,912 a été payée sur cette subvention, formant, avec la subvention antérieure de $51,200 payée en 1895-96, un total de $62,112 jusqu'au 30 juin 1899.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis.

(*Voir* n°s 297, 344 et 393.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 46 Vic., ch. 90 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à $102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe, et au delà vers Sorel.

Le 19 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

L'acte fédéral 57-58 Vic., ch. 4 (1884), autorise l'octroi d'une subvention limitée à $102,400 pour une nouvelle distance de 32 milles, et contrat fut passé le 23 octobre 1894 avec la compagnie pour faire les travaux couvrant toute la distance entre Saint-Hyacinthe et Sorel.

L'acte fédéral 60–61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention de $3,200 par mille et une addition de 50 pour 100 sur le coût en sus de $15,000 par mille, n'excédant point $6,400 par mille en totalité pour un mille de chemin de fer de cette compagnie depuis Johnston jusqu'à la gare de Saint-Grégoire.

Pendant le dernier exercice la compagnie n'a rien reçu, ce qui laisse à $188,816 le total des paiements faits au 30 juin 1899.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(Voir *Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

(*Nom changé en celui de* "Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis" *par l'acte 56 Vic., ch. 63.*)

(*Nom changé de nouveau en celui de* Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic" *par 57-58 Vic., ch. 69*)

(*Voir* Rapport annuel de 1894–95.)

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Ouest

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C. C. P.*)

(*Voir* Rapport de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville,

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96)

Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis.

Voir Compagnie des chemins de fer des comtés de l'Ouest.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Un certain nombre de compagnies ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le Parlement et accordées par le ministère de l'Intérieur. La lecture du rapport de ce département fait connaître leur situation. On trouvera cependant dans le rapport annuel du département des Chemins de fer pour 1896-97, certains détails au sujet de ces chemins.

CANAUX.

Au 30 juin 1899, les dépenses totales occasionnées par la construction et l'agrandissement des canaux du Canada, portées au compte du capital, s'élevaient à $76,404,-279.16 ; de plus, il a été dépensé $15,632,242.84* pour leur réparation, entretien et exploitation : total, $92,036,522.00.* Les recettes totales qui en sont provenues, y compris les péages, ainsi que les loyers de terrains et de chutes d'eau, se sont élevées à $12,079,274.46. (*Voir* les relevés du comptable, Partie II, p. 28).

Les dépenses totales pendant le dernier exercice clos le 30 juin 1899, y compris les "canaux en général", ont été comme suit : pour constructions et agrandissements, $3,899,877.31 ; autre somme, pour réparations, réfections et exploitation, $63,315.61 ; total, $4,533,192.92.

Les recettes totales pendant le même exercice ont été de $369,044,38, soit une diminution comparées aux recettes nettes de l'exercice précédent, qui étaient de $38,618.43. Les péages ont produit $322,285.12, c'est-à-dire une diminution de $21,672.01, et les loyers $46,659 26, c'est-à-dire une augmentation de $2,608.87.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et les réfections, s'est montée pendant l'exercice à $633,315.61, augmentation de $8,559.65 ; et les recettes nettes ayant été de 369,044.38 comme dit plus haut, l'excédent des dépenses sur les recettes s'est chiffré par $264,271.23, comparé à l'excédent de $248,495.63 de l'exercice précédent.

Les chiffres qui précédent se rapportent à l'*exercice* 1898-99 ; mais l'on trouvera dans la partie V, sous le titre "Statistique des canaux", une volumineuse statistique sur le trafic des canaux et diverses statistiques commerciales ayant trait à la *saison de navigation* de 1898.

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la *saison de navigation* de 1898 offrent un certain intérêt :—

Par le canal Welland il a passé 1,140,077 tonneaux de fret (diminution de 134,215 tonneaux), dont 732,470 se composaient de produits agricoles, diminution de 92,015 tonneaux et 140,031 tonneaux de produits forestiers ; 916,671 tonneaux allant à l'est et 223,406 à l'ouest ; 1,120,730 tonneaux étaient du fret direct, dont 902,519 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal.

De cette quantité les vaisseaux canadiens ont transporté 310,286, diminution de 35,691 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 810,444 tonneaux, diminution de 88,329 tonneaux.

Le fret total pour l'est et pour l'ouest par ce canal et venant de ports des Etats-Unis, en destination de ports des Etats-Unis, a été de 487,539 tonneaux, soit une diminution de 77,155 tonneaux sur l'année 1897.

La quantité de grain transporté à Montréal par le canal Welland et ceux du Saint-Laurent a été de 519,522 tonneaux, soit une diminution de 40,722 tonneaux sur l'année précédente ; sur cette quantité il en a été transbordé 40,257 tonneaux à Ogdensburg, contre 89,659 tonneaux transbordés en 1897. 55,565 tonneaux de grain n'ont descendu

---

* Ces chiffres couvrent les dépenses totales sur canaux spécifiés et ne comprennent point certains item imputés à "Canaux en général".

que les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, ce qui fait un total de 575,097 tonneaux.

Le taux de péage sur grain pour passage par le canal Welland (donnant libre voie sur les canaux du Saint-Laurent) a été de 10c. par tonne.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 1,439,134 tonneaux de fret (augmentation de 207,769 tonneaux), dont 783,976 pour l'est sans transbordement, et 29,728 pour l'ouest sans transbordement aussi. 952,150 tonneaux étaient des produits agricoles, 348,081 des marchandises, et 61,502 des produits forestiers.

Sept cargaisons de grain ont été directement transportées à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent, soit 2,436 tonneaux.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 549,986 tonneaux, une diminution de 12,384, dont 538,250 de produits forestiers.

Sur le canal Chambly on a transporté 271,336 tonneaux, une diminution de 80,800, dont 155,939 de produits forestiers.

Sur le canal Rideau 54,946 tonneaux, une diminntion de 22,330, dont 30,238 de produits forestiers transportés.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée a été de 64,480 tonneaux, une diminution de 2,603, dont 50,666 de marchandises.

Sur le canal Murray 15,543 tonneaux, dont 4,037 de produits forestiers, ont été transportés, soit une augmentation de 2,312 tonneaux.

Sur le canal de la vallée de Trent il est passé 27,676 tonneaux, dont 26,606 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie le mouvement du fret a été de 3,055,287 tonneaux, une diminution de 891,776 tonneaux, transportés dans 3,675 navires, et le nombre des éclusages a été de 2,520. Il a été transporté 9,766,452 boisseaux de blé et 3,188,177 d'autres grains, 847,048 barils de farine, 1,831,731 tonnes de minerai de fer et 13,611,580 pieds de bois, mesure de planches. Tous ces items accusent une diminution considérable à part le bois de construction. Le trafic total servi par les deux canaux américain et canadien, s'est élevé à 21,239,438 tonneaux, augmentation de 2,252,749 tonneaux—transportés dans 17,733 navires—653 de plus que l'année dernière. La quantité totale de blé transportée s'est chiffrée par 62,439,904 boisseaux, augmentation de 6,508,125, et 26,139,117 boisseaux d'autres grains, augmentation de 1,170,981 boisseaux. La quantité totale de bois transportée a été de 898,787,580 pieds, mesure de planche—augmentation de 96,547,424 pieds.

Fait intéressant à noter à propos du transport par canaux et par chemin de fer, c'est que tandis que la quantité de grains et de pois descendue à Montréal par les canaux du Saint-Laurent était de 519,532 tonneaux, représentant une diminution de 40,722 sur l'année précédente, la quantité transportée à Montréal par les chemins de fer du Pacifique et Grand-Tronc était de 293,391 tonneaux, soit une augmentation de 64,780 sur l'année précédente. La quantité de grain transportée aux ports maritimes par les canaux de l'Etat de New-York était de 459,404 tonneaux, diminution de 9,958 tonneaux, tandis que la quantité transportée par les chemins de fer du même Etat aux mêmes ports s'élevait à 5,371,500 tonneaux, une augmentation de 238,760 tonneaux.

Du fret total transporté par les canaux et par les chemins de fer de l'Etat de New-York (s'élevant en 1898 à 49,311,030 tonneaux, soit une augmentation de 5,599,518 comparativement à 1897), la proportion transportée par les canaux a diminué constamment de 68.7 pour 100 en 1859 et 47.0 pour 100 en 1869 à 6.8 pour 100 en 1898.

Lors de l'ouverture de la navigation au printemps de 1900, au moyen des canaux agrandis et des routes fluviales intermédiaires (bien qu'incomplètement terminées), les navires tirant 14 pieds d'eau pourront passer du lac Supérieur jusqu'à la tête de la navigation océanique à Montréal.

On comprendra l'étendue de l'amélioration des communications et leur valeur pour le commerce par le fait qu'au lieu de l'ancienne limite des dimensions des écluses, savoir : longueur 200 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils, 9 pieds, les écluses agrandies mesurent 270 pieds de long, 45 pieds de large, avec 14 pieds d'eau sur les seuils, pouvant loger des navires de 255 pieds de long et 44 pieds de large. Comme indice de la capacité de transport des nouveaux ouvrages du canal, je peux dire qu'un navire type, le propulseur *Aragon*, dont la longueur est de 247 pieds de long et la largeur de 42·6 pieds, a passé par le canal Welland agrandi, en tirant 14 pieds d'eau et transportant 2,212 tonneaux de maïs.

Le rapport de l'ingénieur en chef et ceux des ingénieurs surintendants contiennent des détails complets sur l'exploitation des différents canaux, ainsi que sur les progrès et la condition des travaux de construction et d'agrandissement en cours d'exécution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

1899 No. 1.

DOMINION OF CANADA.

GREENLAND
LABRADOR
HUDSON BAY
KEEWATIN
ATHABASCA
BRITISH COLUMBIA
ALBERTA
SASKATCHEWAN
ASSINIBOIA
MANITOBA
ONTARIO
QUEBEC
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
NEWFOUNDLAND
CAPE BRETON
P.E.ISd
UNITED STATES
PACIFIC OCEAN
ATLANTIC OCEAN
CANADIAN PACIFIC RAILWAY
GRAND TRUNK RY.
INTERCOLONIAL RY.
VANCOUVER Id.
VANCOUVER
PORT MOODY
VICTORIA
Edmonton
Calgary
Battleford
Pt. Albert
Regina
Brandon
WINNIPEG
EMERSON
York
L. Winnipeg
Albany River
Pt. ARTHUR
Lake Superior
L. Michigan
L. Huron
L. Erie
L. Ontario
CALLANDER
TORONTO
OTTAWA
MONTREAL
QUEBEC
St. JOHN
HALIFAX
NEW YORK

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

A. U. ALMON DELT
MORTIMER & CO. LITH OTTAWA. ONT

1899 No. 3.

QUEBEC

ST. LAWRENCE RIVER

NEW BRUNSWICK

MAINE

BAY CHALEUR

Lorette, Quebec, Ste. Anne, Ste. Philomene, Chaudiere, Levis, I. of Orleans, Lyster, Tring Jc., Beauce Jn., St. Joseph, St. Francis, St. George, L'Islet, Kamouraska, R. du Loup, 3 Pistoles, Rimouski, Tadousac, St. Felicite, St. Norberto, St. F. Xavier, Gaspe, Gaspe Bay, Perce, Paspebiac, Caplin, Carleton, Maria, Metapedia, Restigouche River, Campbellton, Dalhousie, Bathurst, Caraquet, Shippegan, Tracadie, Miramichi Bay, Chatham, Newcastle, Derby, Indiantown, Blackville, Miramichi River, Doaktown, Upr. St. Francis, Edmundston, Grand Falls, Aroostook, Andover, Plaister Rk., Presque Isle, Houlton, Debec, Woodstock, Gibson, Fredericton, McAdam Jn., Harvey, Watt Jn., Mattawamkeag, Moosehead L., Maine Cen.

72° 47° 71° 48° 70° 69° 68° 67° 66° 65° 64° 63° 46° 45° 49° 50°

EXPLANATION

Canadian Pacific System	
Grand Trunk "	
Government Railways	
Other Railways	

A. U. Almon, Del.

Mortimer & Co Lith Ottawa Ont.

EXPLANATION

CANADIAN PACIFIC SYSTEM	
GRAND TRUNK "	
GOVERNMENT RAILWAYS	
OTHER RAILWAYS	

A. U. ALMON DELT

MORTIMER & CO LITH OTTAWA. ONT

EXPLANATION

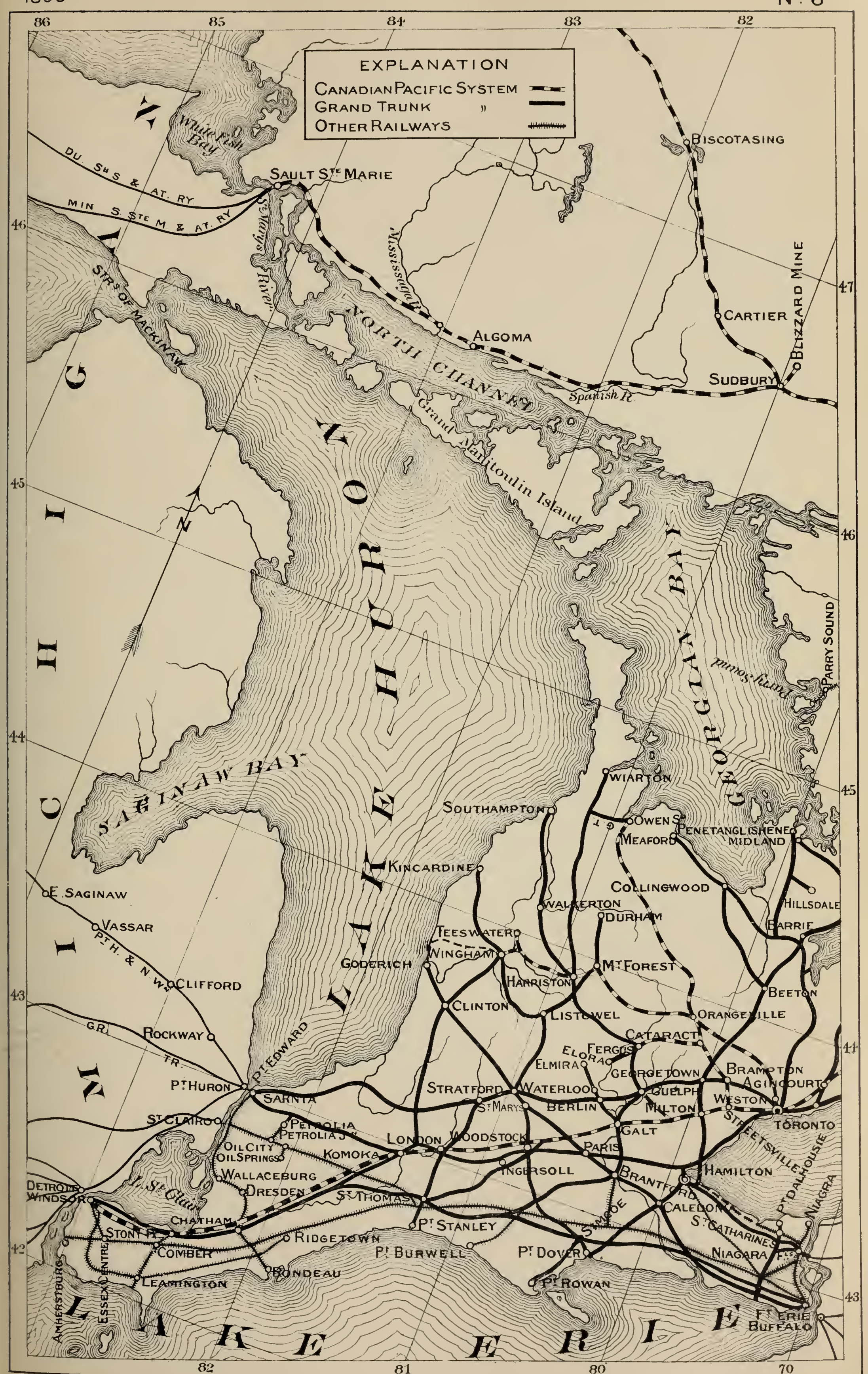
CANADIAN PACIFIC SYSTEM

GRAND TRUNK "

OTHER RAILWAYS

A. U. ALMON, DELT.

MORTIMER & CO LITH. OTTAWA ONT



A. U. ALMON DELT
MORTIMER & CO. LITH OTTAWA ONT

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS

ONTARIO
LAKE SUPERIOR
L. NEPIGON
POPLAR LODGE
LONG LAKE
NEPIGON
GRAVEL R.
SCHREIBER
PENINSULA
TRUDEAU
WHITE R.
White River
Kabinagagaming
GRASSET
MISSANABIE
CHAPLEAU
Apishkanagama R.
RIDOUT
WOMAN RIVER
BISCATASING
Nepigon Bay
H.B.Co. Post
Black R.
Pt. ARTHUR
Thunder Bay
Thunder C.
Isle Royale
Michipicoten I.
Michipicoten Har.
CALUMET
SAULT STE. MARIE
DONALDSON
Pine R.
PICKFORD
Mississaga R.
BRUCE MINES
HILTON
St. Joseph's I.
NORTH CHANNEL
Drummond I.
ALGOMA
L. HURON
87 86 85 84 83 82 81
89 88 87 86 85 84 83
50 49 48 47 46

A.U. ALMON DEL.
MORTIMER & CO. LITH OTTAWA, ONT.

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS

MANITOBA
ONTARIO
LAKE NEPIGON
L. SUPERIOR
LAC SEUL
ENGLISH RIVER
WINNIPEG RIVER
L. St. Joseph
Sturgeon River
Sturgeon L.
Mattawa R.
Indian Village
Flower Lake River
EAGLE R.
WABIGOON
RALEIGH
IGNACE
BONHEUR
CARLSTAD
SAVANNE
Lac des Milles Lacs
NORDLAND
FINMARK
MURILLO
Pt. ARTHUR
Ft. WILLIAM
Thunder B.
Shebandowan L.& R.
BEAUSEJOUR
DARWIN
CROSS L.
KEEWATIN
RAT PORTAGE
Vermillion L.
Eagle L.
Clearwater L.
Shoal L.
Wh. Fish B.
N.W. Angle
Lake of the Woods
St. ANNE
R. Seine
Rosseau River
Ft. LOUISE
Ft. St. Francis
Rainy River
Rainy Lake
Manitou R.& Lake
Sand River
Sturgeon Fls.
R. La Seine
Sturgeon L.
Hunters I.
Namaukan L.
Knife L.
Gun Flint L.

A.U. ALMON. DEL.
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.

MANITOBA
ASSINIBOIA

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS

L. WINNIPEG
L. WINNIPEGOSIS
DAUPHIN
LAKE MANITOBA
SHOAL L.
LONG LAKE
DUCK MOUNTAINS
RIDING MOUNTAIN
MOOSE MOUNTAIN
ASSINIBOINE RIVER
RED RIVER
Souris River
Moose River
Souris

TO PT ALBERT
TO BATTLEFORD

COWAN
WINNIPEGOSIS
SIFTON
YORKTON
SALTCOATS
SHELLMOUTH
RUSSELL
BINSGARTH
BIRTLE
FT ELLICE
BEULAH
MINNEDOSA
GLADSTONE
RAPID CY
BRANDON
KEMNAY
OAK LAKE
PIPESTONE
RESTON
SOURIS
DENNINGTON
ESTEVAN
MELITA
DELORAINE
BOISSEVAIN
WHITEWATER
SOURIS CITY
GLENBORO
HOLLAND
CARMAN
ROSENFELD
GRETNA
EMERSON
MORRIS
WINNIPEG
ST ANNE
STONEWALL
FOXTON
SELKIRK
BEAUSEJOUR
PORTAGE LA PRAIRIE
ST LAUPENT
FT QUAPPELLE
QU'APPELLE
BROADVIEW
REGINA
CARSSDALE

105 104 103 102 101 100 99 98 97
52 51 50 49

A.U. ALMON DELT

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS

109 108 107 106 105 104
54 53 52 51 50 49

N
SASKATCHEWAN
ASSINIBOIA
NORTH SASKATCHEWAN RIVER
SOUTH SASKATCHEWAN RIVER
Pelican L.
Stinking L.
Shell R.
Turtle R.
PRINCE ALBERT
FT A LA CORNE
WILLOUGHBY
CARLTON
STOBART
BATOCHE
BATTLEFORD
The Elbow
SASKATCHEWAN
HUMBOLDT
SASKATOON
Big Quill L.
Lit. Manitou L.
Saline Cr.
Eagle Hill Cr.
Red Deer L.
Long or Last Mount L.
MARIETON
LONGLAKETON
ROSE PLAIN
CARSSDALE
MARLBOROUGH
WASGANA
Pelican L.
CHAPLIN
MOOSE JAW
PASQUA
REGINA
RUSH LAKE
SWIFT CURRENT
Swift Current River
CYPRESS
Old Wives Lakes
North Br.
Middle Br.
Old Wives Cr.
South Br.
12 Mile L.
WOOD MTN POST
White Mud R.
INTERNATIONAL BOUNDARY

A. U. ALMON. DELT
MORTIMER & CO LITH. OTTAWA UNT

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS

BRITISH COLUMBIA
ALBERTA
ASSINIBOIA

Stephen
Silver City
Banff
Leanchoil
Calgary
Edmonton
Gleichen
Crowfoot
Southesk
Tilley
Langevin
Bowell
Medicine Hat
Dunmore
Walsh
Maple Cr
Ft Walsh
Leering
New Oxley
Ft McLeod
Lethbridge
Kootenay
Cranbrook
Kootenay Ldg
Kaslo
Sandon
Codys
Balfour
Nelson

Beaver R.
Kicking Horse R.
Columbia River
Bow River
Red Deer River
Rosebud R.
High River
Little Bow Riv.
Belly River
South Saskatchewan R.
St Marys River
Milk River
N. Branch
Kootenay River
Upper Kootenay
Kootenay Lake
Pak-oghkee L.
Crows Nest Pass
Kootenay Pass
INTERNATIONAL BOUNDARY

117 116 115 114 113 112 111 110
51 50 49

A. U. ALMON, DELT

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.

1899 No. 12.

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS

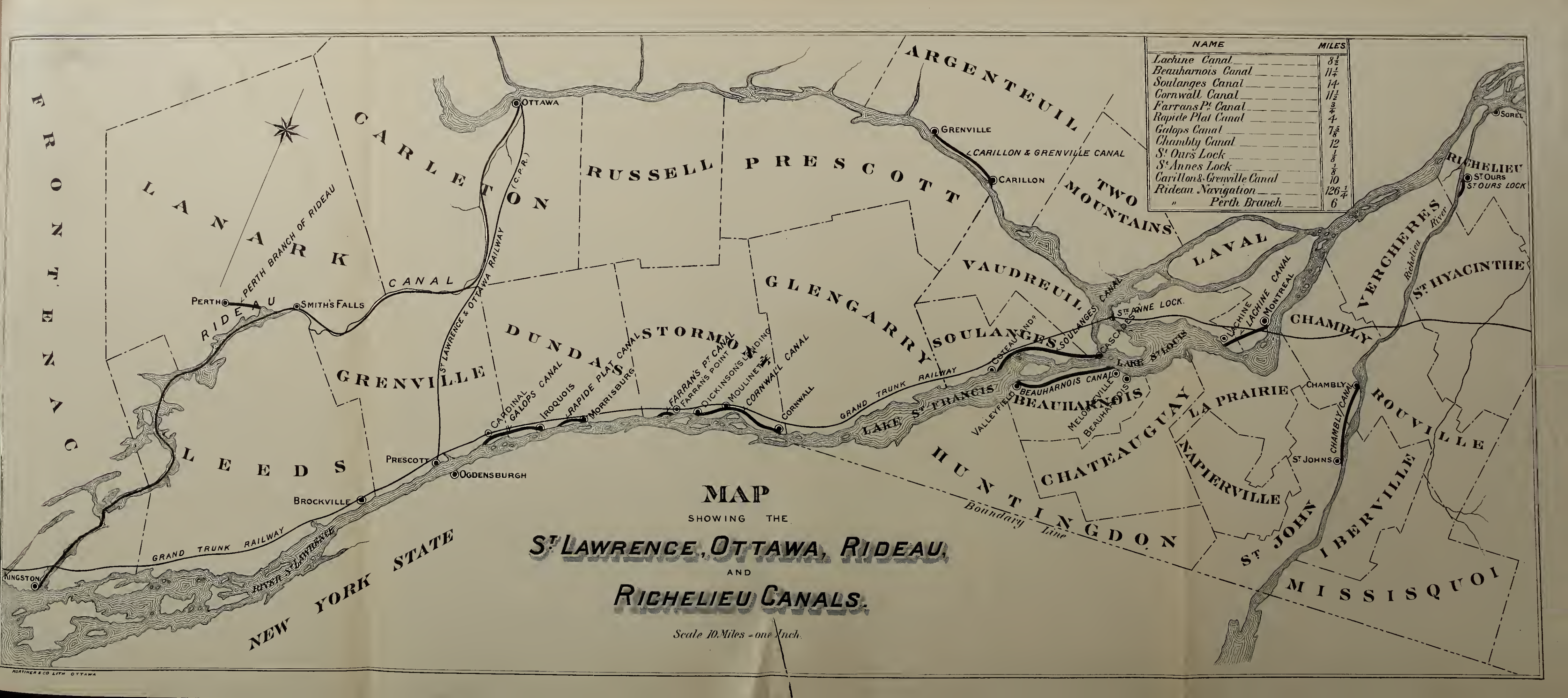
BRITISH COLUMBIA

COLUMBIA RIVER
FRASER RIVER
Bute Int.
Desolation Sd.
Malaspina Str.
Strait of Georgia
Burrard Int.
Vancouver I.
Str. of San Juan de Fuca
Saanich I.
Bridge River
Harrison Lake
Nicola R.
Kamloops Lake
Thompson R.
N. Branch of Thompson R.
Shuswap Lake
Eagle R.
Beaver R.
Okanagan Lake
Upper Arrow Lake
Lower Arrow Lake
Kootenay R.
Similkameen River
Skagit River
International Boundary

Lilloet
Seton
Anderson
Pemberton
Lytton
North Bend
Douglas
Boston Bar
Yale
Hope
Mission
Pt. Moody
Vancouver
New Westminster
Wellington
Nanaimo
Sidney
Victoria
Whatcom
Sterling
Savona's Ferry
Kamloops
Shuswap
Sicamous
Seymour
Revelstoke
Glacier House
Arrowhead
Vernon
Okanagan Ldg.
Nakusp
Princeton
Penticton
3 Forks
Sandon
Cody
Slocan
Nelson
Slocan Jct.
Robson
Trail
Rossland
Ft. Sheppard

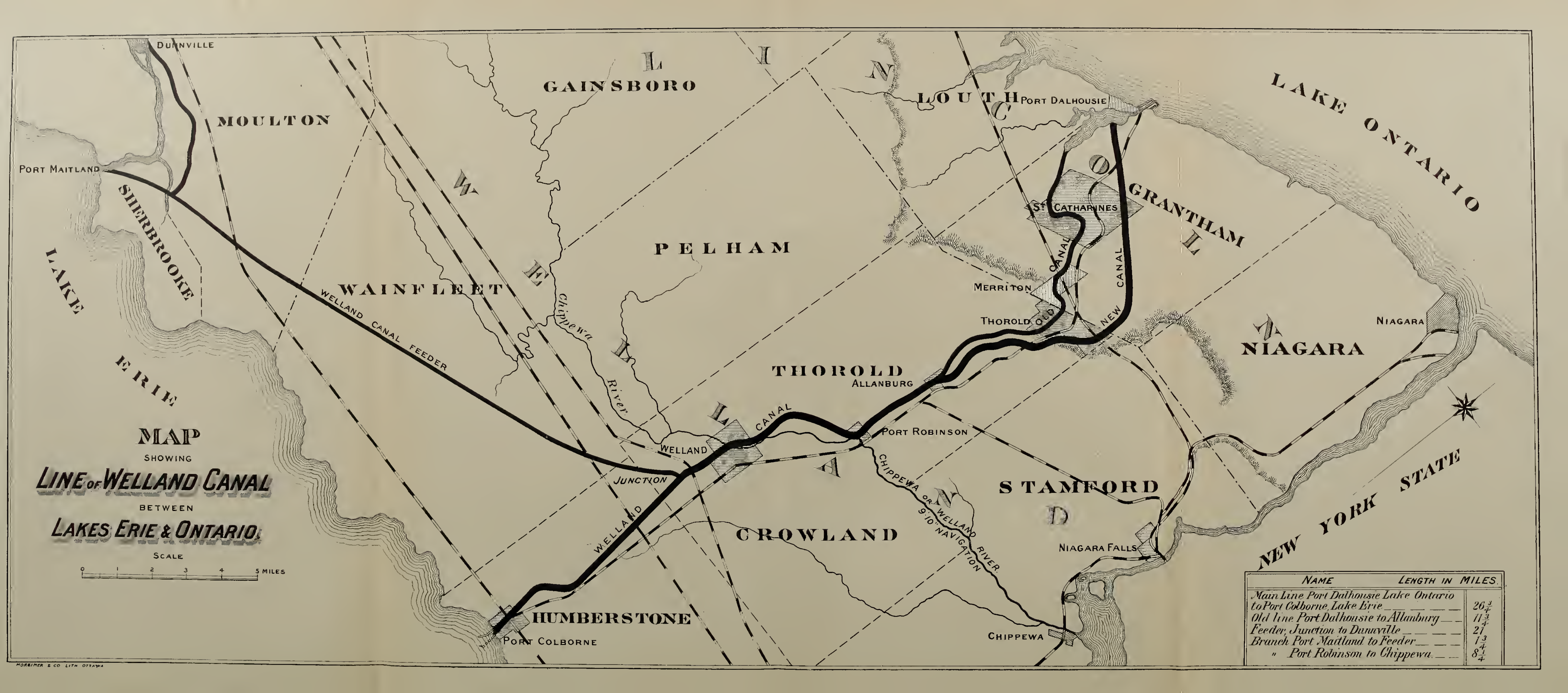
125 124 123 122 121 120 119 118 117 116
50 51 49

Mortimer & Co. Lith. Ottawa Ont.

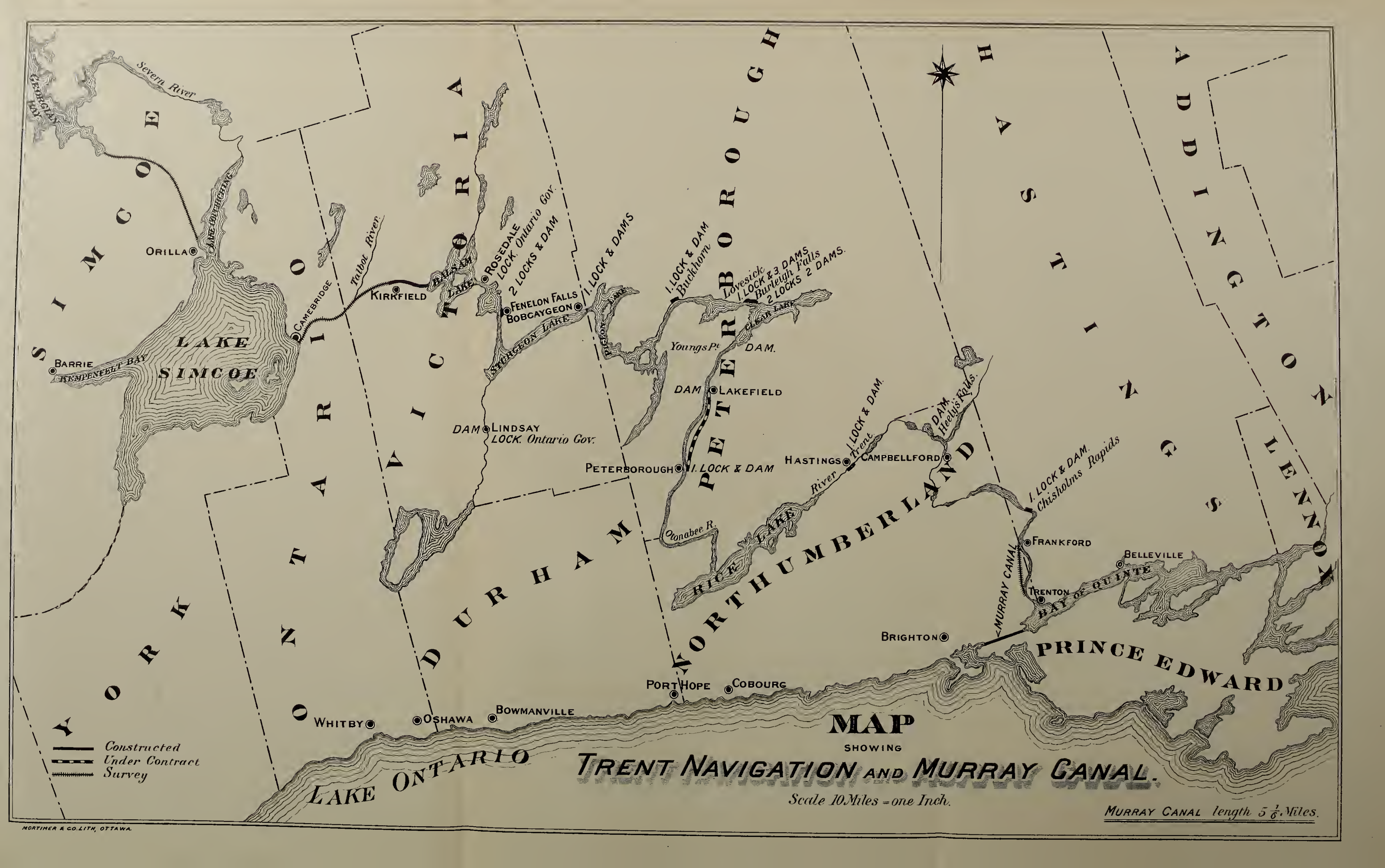


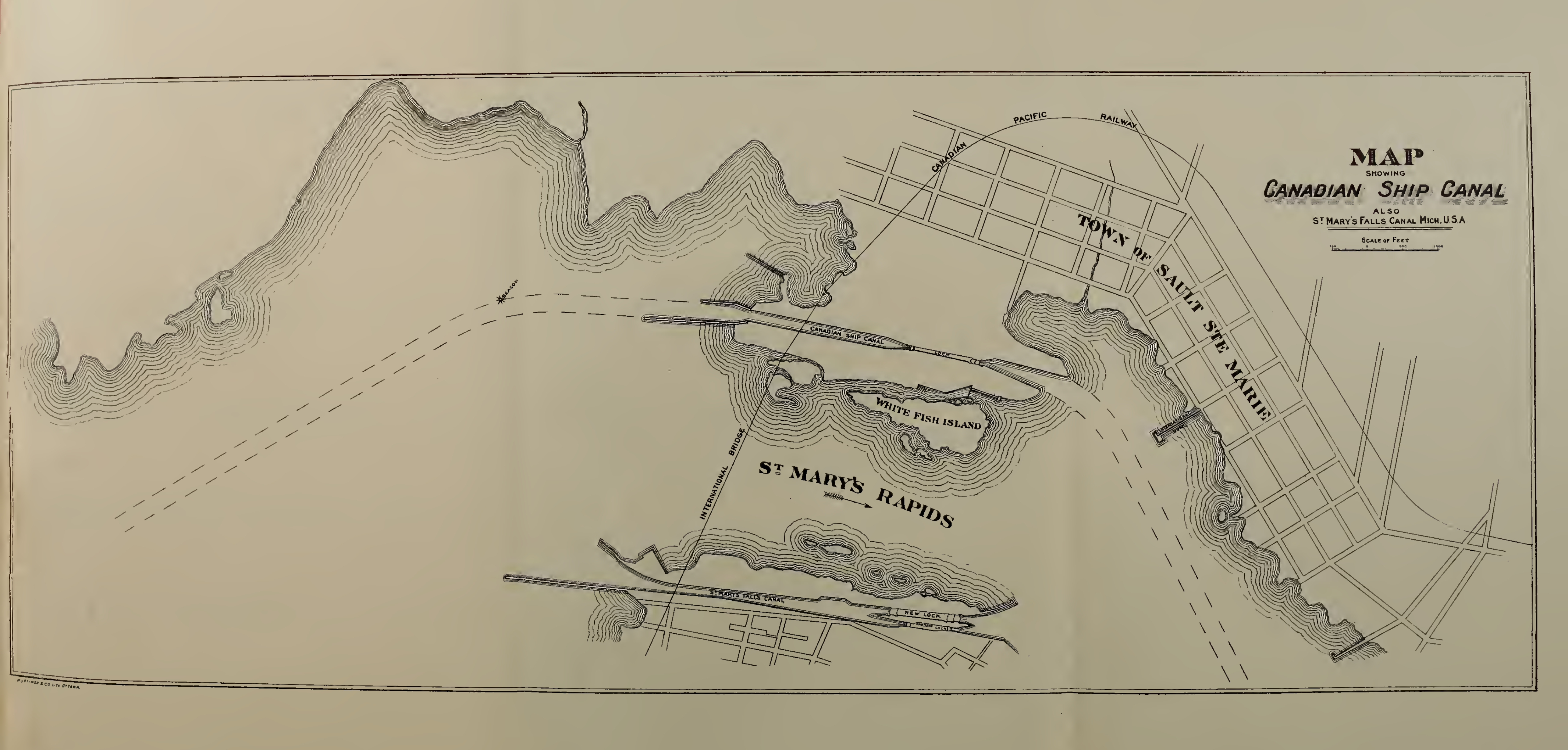
NAME	MILES
Lachine Canal	8½
Beauharnois Canal	11¼
Soulanges Canal	14
Cornwall Canal	11½
Farrans Pt. Canal	¾
Rapide Plat Canal	4
Galops Canal	7⅝
Chambly Canal	12
St. Ours Lock	⅛
St. Annes Lock	⅛
Carillon & Grenville Canal	10
Rideau Navigation	126¼
" Perth Branch	6

MAP
SHOWING THE
ST LAWRENCE, OTTAWA, RIDEAU, AND RICHELIEU CANALS.
Scale 10 Miles = one Inch.



NAME	LENGTH IN MILES.
Main Line Port Dalhousie Lake Ontario to Port Colborne, Lake Erie	$26\frac{3}{4}$
Old line Port Dalhousie to Allanburg	$11\frac{3}{4}$
Feeder, Junction to Dunnville	21
Branch Port Maitland to Feeder	$1\frac{3}{4}$
" Port Robinson to Chippewa	$8\frac{1}{4}$


MAP
SHOWING
TRENT NAVIGATION AND MURRAY CANAL.
Scale 10 Miles = one Inch.
MURRAY CANAL length 5 1/6 Miles.
Constructed
Under Contract
Survey
SIMCOE
ONTARIO
VICTORIA
PETERBOROUGH
HASTINGS
ADDINGTON
LENNOX
YORK
DURHAM
NORTHUMBERLAND
PRINCE EDWARD
LAKE SIMCOE
LAKE ONTARIO
GEORGIAN BAY
Severn River
Talbot River
ORILLA
BARRIE
KEMPENFELT BAY
CAMEBRIDGE
KIRKFIELD
BALSAM LAKE
ROSEDALE
LOCK. Ontario Gov.
2 LOCKS & DAM
FENELON FALLS
BOBCAYGEON
STURGEON LAKE
1. LOCK & DAMS
1. LOCK & DAM Buckhorn
Lovesick
1. LOCK & 3 DAMS Burleigh Falls
2 LOCKS 2 DAMS.
CLEAR LAKE
Youngs Pt
DAM.
DAM LAKEFIELD
DAM LINDSAY
LOCK. Ontario Gov.
PETERBOROUGH
1. LOCK & DAM
Otonabee R.
RICE LAKE
HASTINGS
1. LOCK & DAM.
Trent River
CAMPBELLFORD
DAM. Heely's Falls
1. LOCK & DAM. Chisholms Rapids
FRANKFORD
MURRAY CANAL
TRENTON
BELLEVILLE
BAY OF QUINTE
BRIGHTON
PORT HOPE
COBOURG
WHITBY
OSHAWA
BOWMANVILLE
MORTIMER & CO. LITH, OTTAWA.


MAP
SHOWING
CANADIAN SHIP CANAL
ALSO
St. MARY'S FALLS CANAL MICH. U.S.A.
SCALE OF FEET
CANADIAN PACIFIC RAILWAY
TOWN OF SAULT STE MARIE
BEACON
CANADIAN SHIP CANAL
LOCK
WHITE FISH ISLAND
INTERNATIONAL BRIDGE
St. MARY'S RAPIDS
St. MARYS FALLS CANAL
NEW LOCK
PRESENT LOCK

Ire PARTIE

CARTES DES CHEMINS DE FER ET CANAUX FÉDÉRAUX

AVEC RENSEIGNEMENTS SUR LES

COMMUNICATIONS TRANSCONTINENTALES PAR CHEMINS DE FER ET SUR LES ROUTES DE LA NAVIGATION PAR LES CANAUX

AINSI QUE LE

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT CEUX DU

RANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET LES SURINTENDANTS DES CANAUX

AUSSI

DÉCISIONS DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ

ROUTES TRANSCONTINENTALES CANADIENNES PAR CHEMIN DE FER,

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Les routes qui s'offrent entre Halifax et Montréal sont au nombre de quatre, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé, en tout ou en partie, comme suit : (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

	Milles.	
Route du chemin de fer Intercolonial—		
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis	675	
Par " de Lévis à Montréal	173	
	——	848
(Ou par bateau passeur de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, aussi 173 milles.)		
Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—		
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
Par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag	146	
Par le chemin de fer du Pacifique jusqu'à Montréal	334	
	——	775
Route du chemin de fer Granc-Tronc—		
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
Par le chemin de fer Canadien du Pacifique	90	
Par le chemin de fer Maine-Central	224	
Total jusqu'à la jonction de Danville	589	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	260	
	——	859
Route du chemin de fer de Témiscouata—		
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
Par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Edmundston	170	
Par le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup	81	
Par l'Intercolonial jusqu'à Montréal	282	
	——	808

De Montréal à la cote du Pacifique par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ligne-mère.

		Milles.
De Québec à la jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal		159
De Montréal (tête de la navigation transatlantique à la jonction de Saint-Martin)		13
De la jonction de Saint-Martin à Callander		331
De Callander à Port-Arthur	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge, en face de Winnipeg	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
De Savona's-Ferry à l'océan Pacifique à Port-Moody	213	
		2,547
De Port-Moody à Vancouver		15
Total de Montréal à Vancouver		2,906

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : les ports de la Pointe-du-Chêne, de Pictou, d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney et de Sydney-Nord. Il passe également aux ports de Québec et de Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 30 juin 1899 était de 1,315 milles, et pour les embranchements affectés au transport des marchandises 12½ milles, ce qui représente en tout 1,327½ milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne directe :—

		Milles.
De Montréal par Saint-Joseph et la jonction de Saint-Charles (14 milles) à Halifax		838
De Montréal à Saint-Jean		741
De Montréal *via* Truro	à Sydney	990
	à Sydney-Nord	983

Note.—A Montréal les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises passent directement par la voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles), au lieu de passer par Lévis jusqu'à la jonction Saint-Charles, dont la longueur est de 24 milles, pour se diriger ensuite à Montréal.

EMBRANCHEMEMT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de long. Il s'étend de la jonction Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	168
De Mount-Stewart à Georgetown	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec	1
	211

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlottetown et Pictou et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par des vapeurs construits *ad hoc*, entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou ; il y a aussi un service de chaloupe à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin, sur la terre ferme, à une distance de neuf milles. Ici, au moyen de la ligne du Nouveau-Brunswick et du chemin de fer de Prince-Edouard, soit un parcours d'environ 40 milles, la correspondance se fait avec l'Intercolonial à Sackville. Ce service de chaloupes à patins est fait par le ministère de la Marine, et des trains spéciaux transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, chaque fois que le ministère des Postes le demande.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables sont les suivants :—

Premièrement.—De Montréal à Port-Arthur, à la tête du lac Supérienr.

1. Canal Lachine.
2. " Soulanges.
3. " Cornwall.
4. " de la Pointe de Farran
5. " du Rapide Plat.
6. " des Galops.
7. " Murray.
8. " Welland.
9. " du Saut-Sainte-Marie.

Deuxièmement.—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Canal Grenville.
2. " de Carillon.
3. " de Sainte-Anne.
4. " de Chambly.
5. " de Saint-Ours.

Troisièmement.—D'Ottawa à Kingston et Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement.—

1. Canal de la Trent.

Cinquièmement.—De l'océan aux lacs Bras d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

Du détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du canal fût définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., chap. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur, sont ceux de Lachine, Soulanges, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 85 milles; la chute totale directement évitée par les écluses est de 551 pieds, et le

nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 47. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses dont voici les dimensions minima : longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. *La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds.* A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds par 45 pieds.
Chute totale des écluses	45 "
Hauteur de l'eau sur les seuils — à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils — à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

La profondeur du prisme du canal entre les écluses est maintenant adaptée aux vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Les anciennes écluses mesurent 200 pieds x 45 pieds. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	82½ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface	120 "

Le canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous le nom des Cascades, des Cèdres et du Coteau. Ce canal cessera de former un anneau de la chaîne des canaux sur la route directe.

Le canal de Soulanges, sur la rive nord du fleuve, est maintenant ouvert à la navigation.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	164 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32⅝ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickenson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

Canal de la Pointe-Farran.

Longueur du canal	1 mille.
Nombre d'écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Chute totale de l'écluse	3½ pieds.
Tirant sur le seuil de la nouvelle écluse au niveau ordinaire de l'eau	14 "
Tirant sur le seuil de l'ancienne écluse au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran et de

passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

Canal du Rapide-Plat.

Longueur du canal	$3\frac{5}{8}$ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	270 x 45 pieds.
Chute totale des écluses	$11\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $10\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

Canal des Galops.

Longueur du canal	$7\frac{1}{2}$ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses	2—270 x 45 pieds. 2—800 x 45 "
Chute totale des écluses	$15\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

Canal Murray.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac	11 "

Pas d'écluses.

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

—	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou ouverte.
Longueur du canal	27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)	....	2
Nombres d'écluses { d'ascension	26	d'assension 25
Nombres d'écluses { de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions	1 écluse .... 200 x 45 1 " .... 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses... 150 x 45	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal.—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
" " Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc	300 "
" " De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara..........	1,020 "
Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une a Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland..........	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	9 " 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal..........	21 milles.
Nombre d'écluses..........	2
Dimensions des écluses..........	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chutes des écluses..........	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur seuils..........	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal..........	1¾ mille.
Nombre d'écluses..........	1
Dimensions de l'écluse..........	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse..........	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 390 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée	5,967 pieds.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	900 x 60 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	20 pieds et 3 pouces.	
Chute totale	18 "	
Largeur du canal au fond	141 "	8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "	

Ce canal a été construit à travers l'Ile Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Hurons et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée, et le pont couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le prisme du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal de Lachine, ainsi que par la région navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

L'écluse de Sainte-Anne,
Le canal de Carillon,
Le canal de Grenville,
Le canal Rideau. } Canaux de l'Ottawa.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du havre de Montréal :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine..........	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne..........	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées..........	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon..........	27	50⅝
Canal Carillon..........	¾	51⅜
Du canal Carillon au canal Grenville..........	6¼	57⅝
Canal Grenville..........	¾	63⅜
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau..........	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston..........	126¼	245⅝

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal..........	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses..........	1	1
Dimensions de l'écluse........	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Chute totale..........	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal..........	¾ mille.
Nombre d'écluses..........	2
Dimensions des écluses..........	200 x 45 pieds.
Chute totale..........	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	9 "
Largeur du canal au fond..........	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..........	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	5 "
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	$43\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	$126\frac{1}{4}$ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Chute totale....... $446\frac{1}{4}$ pds	$282\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute. } à eau haute.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur les différents biefs	$4\frac{1}{2}$ pieds.
Largeur du canal au fond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " la terre.

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 32 pieds.
Chute totale	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au fond	40 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 pieds dans le roc. 60 " l'argile.

Ce bras du canal rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Grâces aux digues établies sur divers points on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMLPAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur de Sorel à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénêtre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York :—

Section de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Chute totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à eau basse
Longueur du barrage dans le chenal de l'est.	300 pieds.
" " l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur du Richelieu entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly est de 7 pieds, et la distance est de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12	milles.
Nombres d'écluse	9	"

Dimension des écluses :—

Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean	122	pieds	de 22½ à 24 pieds de large.
" d'ascension 2	124	"	
" " 3, 4, 5, 6	118	"	
" " 7, 8, 9, écluses accolées	125	"	
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond	36	"	
" à la surface de l'eau	60	"	

Le canal de Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme " Canal de la Trent " s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâces à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant de Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron ; la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et tout le projet

est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles........		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing......	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley.		14½
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield		9
De Lakefield à un point au delà du lac du Baume..	61	
	132¼	32½
Distance totale, baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume.......		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du Scugog.................................... ...		27½

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée, sont les suivantes : canaux avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro' et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otanabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides de Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles permet d'éviter les rapides de Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim (*Deer*).

Aux rapides de Buckhorn, 7 milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pids de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes de Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement d'Ontario) 100′ x 30′ x 4′ 6′ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon.....	134′ x 33′ x	5′ 0″ à 7′ 6″	profondeur d'eau	sur les buscs.
1	écluse à	Lindsay.....	"	5′ 0″ à 7′ 0″	"	"
1	"	Bobcaygeon..	"	5′ 8″ à 7′ 6″	"	"
1	"	Buckhorn ...	"	5′ 0″ à 9′ 0″	"	"
1	"	Lovesick.....	"	5′ 0″ à 9′ 4″	"	"
2	écluses à	Burleigh.....	"	2′ 4″ à 7′ 0″	"	"

1 écluse à la Pointe Young (construction du gouvernement provincial) 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″ profondeur d'eau sur les buscs.

1	"	Peterborough.	134′ x 33′ x	5′ 0″ à 10′ 0″	profondeur d'eau	sur les buscs
1	"	Hastings.....	"	7′ 0″ à 10′ 6″	"	"
1	"	Chisholms....	"	5′ 0″ à 8′ 6″	"	"
13						

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal......	environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau..................	55 pieds.
Ecluse.....................	une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions.................	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal..	19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre..................	4 "

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL SOULANGES.

On est à construire ce canal sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent au lieu d'agrandir le canal Beauharnois sur la rive sud. Il suit une ligne qui s'étend en montant de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, de 14 milles, avec une écluse de prise d'eau et quatre écluses d'ascension, permettant d'éviter une chute d'eau de 82½ pieds. (Le nombre d'écluses dans le canal Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf.) Les dimensions des écluses du canal de Soulanges sont : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 pieds ; profondeur de l'eau sur les seuils, 14 pieds.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 6 décembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1899, mais couvrant aussi les travaux de construction exécutés jusqu'au premier novembre courant. Je vous transmets en même temps :—

Premièrement.—Le rapport annuel du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Ile du Prince-Edouard, avec les états de comptes préparés par les comptables de ces voies ferrées. (Partie I.)

Deuxièmement.—Le rapport de l'ingénieur qui a inspecté le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. (Partie I.)

Troisièmement.—Les rapports des ingénieurs sur les travaux d'exploration pour déterminer la route la plus praticable d'un chemin de fer en totalité canadien à partir de quelque point d'un chemin de fer du district du Yukon, ainsi que d'un endroit entre la rivière Stikine et un port de mer dans la Colombie-Britannique. (Partie I.)

Quatrièmement.—Les rapports annuels des ingénieurs surintendants des divers canaux. (Partie I.)

Cinquièmement.—Un état indiquant la situation des subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer, ainsi qu'une liste des actes concernant les subventions aux chemins de fer. (Partie III.)

Sixièmement.—Etat des contrats passés dans le cours de l'exercice, préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Septièmement.—Etat des sources de pouvoirs hydrauliques et autres propriétés de l'Etat louées par le ministère durant l'exercice, préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Huitièmement.—Etat des propriétés acquises ou détériorées durant l'exercice, préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Neuvièmement.—Conventions relatives aux subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer passées durant l'exercice ; état préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Dixièmement.—Statistique des canaux pour la période de navigation de 1898, compilée par M. Devlin. (Partie V.)

Onzièmement.—Statistique des chemins de fer, pour l'exercice clos le 30 juin 1899, compilation de M. Ridout, d'après les rapports des compagnies de chemin de fer. (Partie VI.)

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitation au 30 juin 1899.

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

	Milles.	Total.
De Montréal à Halifax	840	
De Moncton à Saint-Jean	89	
De Truro à Sydney	217	
De la Jonction d'Oxford à Pictou	70	
De la Jonction de la Chaudière à Lévis	8	
De Lévis à la Jonction de St-Charles *via* Harlaka	16	
De la Jonction de Dalhousie à Dalhousie	7	
De la Jonction de Derby à la Pointe-du-Chêne	14	
De la Jonction de Painsec à la Pointe-du-Chêne	12	
De la Jonction de Pugwash à Pugwash	5	
De la Jonction de Stellarton à Brown's-Point	12	
De la Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	5	
De New-Glasgow à Pictou-Landing	7	
De l'embranchement de Dartmouth	13	
		1,315·00

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

Embranchement de Nicolet	14 76	
Rivière-du-Loup, embranchement du quai	4	
Rimouski "	2	
Newcastle "	2	
Dorchester "	1	
Courtney-Bay "	1	
Sackville "	·50	
Stewiacke "	1	
Embranchement de la filature de coton à Halifax	1	
		27·26
Total		1,342·26

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

De la Jonction de Windsor		32

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

De Souris à Tignish	168	
De Mount-Stewart à Georgetown	24	
De Charlottetown à Royalty-Junction	5	
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13	
D'Alberton au quai de Cascumpec	1	
		211
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat		1,585·26

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peuvent se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en exploitation.	——	Sommes.	Profits.	Pertes.
			$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial.	1,315	Frais d'exploitation.......	3,465,686 21		
		Recettes..............	3,738,331 34	272,645 23	
Embranchem. de Windsor.	32	½ des recettes............	42,474 03		
		Entretien	12,873 09	29,600 94	
Division de l'Ile du Prince-Edouard..	211	Recettes..................	165,012 03		
		Frais d'exploitation........	218,053 01	....	53,040 98
				302,246 17	53,040 98
		Pertes déduites des profits.	....	53,040 98	
Nombre total de miles.	1,388				
		Profit net	....	249,205 19	

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien de la voie et du matériel roulant, qui sont tous deux en satisfaisant état.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

——	1897-98.	1898-99.
	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial....................................	3,117,669 85	3,738,331 34
Embranchement de Windsor....................................	37,226 64	42,474 03
Division de l'Ile du Prince-Edouard....................................	158,950 61	165,012 03
Total....................................	3,313,847 10	3,945,817 40

Ce qui accuse une augmentation de $631,970.30 de profits bruts.

Les frais d'exploitation bruts des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

——	1897-98.	1898-99.
	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial....................................	3,327,648 51	3,465,686 21
Embranchement de Windsor....................................	18,181 63	12,873 09
Division de l'Ile du Prince-Edouard	231,418 74	218,053 01
Total....................................	3,577,248 88	3,696,612 31

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse, pour l'année, une augmentation de frais d'exploitation de $329,363.43, qui se répartit ainsi :—

—	1897-98.	1898-99.	Différence. Augmentation.	Différence. Diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais de traction	1,088,151 47	1,158,655 18	70,503 71	....
Dépenses des wagons	772,194 02	679,729 95	....	2,464 07
Entretien de la voie et des travaux d'art	974,242 76	942,382 20	....	31,860 56
Dépenses des gares	429,241 20	483,886 87	54,645 67	....
Frais généraux	222,207 79	269,062 00	46,854 21	....
Circulation des wagons	21,211 64	72,896 11	51,684 47	....
Affermage des lignes	70,000 00	210,000 00	140,000 00	....
	3,577,248 88	3,906,612 31	363,688 06	34,324 63
A déduire la diminution	....	....	34,324 63	....
Augmentation nette	....	....	329,363 43	....

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

En comparaison de l'hiver précédent, le transport des voyageurs et du fret d'outre-mer arrivés par Halifax accuse un accroissement considérable pour la saison d'hiver 1898-99.

ETAT COMPARATIF du transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax, pendant les hivers 1897-98 et 1898-99.

Nom du steamer.	1897-98. Nombre de passagers. 1re classe.	2e classe.	Total.	Nom du steamer.	1898-99. Nombre de passagers. 1re classe.	2e classe.	Total.
Gallia	25	239	264	Vancouver	75	298	373
Lake Winnipeg	15	180	195	Parisian	41	110	151
Lake Ontario	13	90	103	Tongario	7	108	115
Lake Huron	17	112	129	Labrador	41	213	254
Lake Superior	21	125	146	Carthaginian	7	300	307
Numidian	34	270	304	Laurentian	34	219	253
Parisian	37	463	500	Scotsman	48	256	304
Siberian	2	22	24	Siberian	4	158	162
Assyrian	....	13	13	Californian	46	492	538
Mongolian	19	130	148	Numidian	12	135	147
Vancouver	15	144	159	Castilian	14	98	112
Roumanian	....	4	4	Lake Ontario	....	9	9
Laurentian	6	39	45	Dominion	34	207	241
Scotsman	32	223	255	Mongolian	21	204	225
Carthaginian	13	44	57	Armenian	....	554	554
Labrador	41	333	374	Corean	....	25	25
Sarmatian	....	47	47	Brazilia	....	1,792	1,792
Californian	33	341	374	Phœnicia	....	1,308	1,308
La Champagne	90	....	90	Bulgaria	....	771	771
Bulgaria	91	614	705				
Palatia	....	441	441				
Pisa	....	468	468				
Italia	....	738	738				
Christiana	....	527	527				
Sorrenta	....	78	78				
Total	503	5,685	6,188	Total	384	7,257	7,641

Sur ces 6,188 passagers de 1897-98, 5,364 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer du Pacifique, et 622 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

Sur les 7,641 passagers de 1898-99, 7,180 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer du Pacifique, et 461 par l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

ÉTAT COMPARATIF du mouvement du fret venu par mer pendant les hivers de 1897-98 et 1898-99

Nom des lignes de steamers.	Hiver de 1897-98. Tonnes d'arrimage.	Hiver de 1897-98. Tonnes, poids.	Hiver de 1897-98. Au total.	Nom des lignes de steamers.	Hiver de 1898-99. Tonnes d'arrimage.	Hiver de 1898-99. Tonnes, poids.	Hiver de 1898-99. Au total.
Ligne Allan, de Liverpool	907	1,302	2,209	Ligne Allan, de Liverpool	1,265	1,030	2,295
Ligne Beaver, de Liverpool	195	111	306	Ligne Beaver, de Liverpool	401	69	470
Canada et Terreneuve, de Liverpool	67	882	949	Canada et Terreneuve, de Liverpool	Nil.	Nil.	Nil.
Ligne Furness, de Londres	744	2,543	3,133	Ligne Furness, de Londres	650	1,460	2,110
				Ligne Dominion, de Liverpool	382	69½	451½
Total	1,913	4,838	6,597	Total	2,698	2,628½	5,326½

L'état qui précède indique une diminution de 1,270 tonnes dans le mouvement du fret venu par mer, pendant l'hiver 1898-99, en comparaison de l'hiver de 1897-98.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1899 :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salon, 1re classe.	Voitures à voyageurs. 1re classe.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits, 2e classe.	Voitures à voyageurs. 2e classe.	Voitures à voyageurs. Wagons-poste et à bagage.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille de trois différentes sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
	227	23	95	7	94	25	99	2,321	2,209	999	49	10	21	2
		5	....	....	....	42	....	103	110	329	....	....	....	....
										747				
Total	227	28	95	7	94	67	99	2,424	2,319	2,075	49	10	21	2

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1899, sur et à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille, de trois différentes sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.								
Total	3	......	2	....	....	....	....	2	131	71	....	....	....	....

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Produits nets.	Profit.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77........	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78.......	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	522,710	618,957
1878-79...	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879 80.... ...	829	1,603,429 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81........	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82........	840	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83........	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 83	....	970,961	878,600
1883-84........	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85.......	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,936	957,228
1885-86.	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87.. .	966	2,922,369 62	2,660,116 93	.. ..	262.252 69	1,143,020	942,784
1887-88...... ..	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89..	971	3,244,647 73	2,967,801 00	... .	276,846 73	1,218,877	1,136,272
1889-90........	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	547,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91........	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	... .	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891 92........	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	. . ..	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93........	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,388,080	1,292,878
1893-94	1,142	2,981,671 98	2,987,510 27	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062
1894-95	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	....	1,267,816	1,352,667
1895-96	1,142	3,012,827 62	2,957,640 10	....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97........	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	. ...	59,940 65	1,296,028	1,501,690
1897-98..	.....	3,327,648 51	3.117,669 85	....	209,978 66	1,434,576	1,528,444
1898 99	.....	3,465,686 21	3,738,331 44	272,645 23	....	1,750,761	1,603,095

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière et à Saint-Jean, en destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe.

Exercice.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.		
1876-77			103,420	103,420
1877-78			97,043	97,043
1878-79	300		112,232	112,532
1879-80	1,097		135,369	136,466
1880-81	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84	22,014	19,534	252,014	293,562
1884-85	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	164,453	25,126	366,967	556,546
1890-91	113,996	39,213	344,829	498,038
1891-92	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-93	136,868	3,775	402,653	543,296
1893-94	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-95	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-96	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-97	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-98	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-99	4,644	5,399	484,163	494,206

C'est donc pendant l'exercice 1886–87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes ; depuis lors, le mouvement de houille en transit pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué considérablement.

Tableau indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.		Total.	Année.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
1876-77				1888-89	129,725		129,725
1877-78				1889-90	502,012		502,012
1878-79				1890-91	148,803	59,534	218,337
1879-80				1891-92	745,997	519,500	1,265,497
1880-81				1892-93	155,306	197,669	352,975
1881-82				1893-94	Nil.	8,026	8,026
1882-83	31,011		31,011	1894-95	Nil.	Nil.	Nil.
1883-84	73,389		73,389	1895-96	Nil.	Nil.	Nil.
1884-85	300,901		300,901	1896-97	Nil.	Nil.	Nil.
1885-86	389,122		389,122	1897-98	8,000	Nil.	8,000
1886-87	575,880		575,880	1898-99	30,000	Nil.	30,000
1887-88	69,021		69,021				

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Barils.	Année.	Barils.
1876-77	254,710	1888-89	948,514
1877-78	657,778	1889-90	1,116,050
1878-79	630,329	1890-91	1,013,129
1879-80	533,248	1891-92	954,015
1880-81	672,310	1892-93	856,913
1881-82	692,095	1893-94	944,967
1882-83	983,916	1894-95	938,351
1883-84	817,134	1895-96	822,097
1884-85	935,977	1896-97	847,701
1885-86	761,127	1897-98	987,408
1886-87	763,894	1898-99	1,157,250
1887-88	871,838		

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1888-89	1,526,158
1877-78	331,170	1889-90	2,610,202
1878-79	302,921	1890-91	2,890,921
1879-80	534,021	1891-92	3,776,677
1880-81	565,678	1892-93	1,514,619
1881-82	560,253	1893-94	1,304,684
1882-83	1,195,601	1894-95	1,036,384
1883-84	654,673	1895-96	1,064,385
1884-85	734,902	1896-97	1,093,499
1885-86	849,800	1897-98	1,551,372
1886-87	1,018,395	1898-99	2,595,353
1887-88	1,219,035		

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	58,096,474	1888-89	199,507,777
1877-78	56,626,547	1889-90	210,886,071
1878-79	55,626,696	1890-91	184,188,324
1879-80	55,462,654	1891-92	175,474,340
1880-81	72,841,388	1892-93	181,211,013
1881-82	78,356,418	1893-94	200,507,949
1882-83	104,633,417	1894-95	202,247,269
1883-84	131,120,948	1895-96	226,332,715
1884-85	138,493,675	1896-97	243,355,725
1885-86	117,186,512	1897-98	354,093,816
1886-87	161,801,763	1898-99	306,554,031
1887-88	197,755,272		

TABLEAU indiquant le nombre de têtes de bétail transportées pendant chaque exercice, sur le chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1888-89	85,960
1877-78	46,498	1889-90	86,771
1878-79	47,584	1890-91	95,529
1879-80	70,990	1891-92	87,889
1880-81	61,574	1892-93	93,369
1881-82	73,479	1893-94	79,203
1882-83	68,338	1894-95	72,106
1883-84	60,090	1895-96	64,051
1884-85	70,785	1896-97	72,082
1885-86	74,498	1897-98	89,301
1886-87	82,896	1898-99	109,821
1887-88	98,302		

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe :—

Exercice.	*Via* Chaudière à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* Saint-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	À destination et en provenance de l'ouest.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77	....	....	....	....
1877-78	14,949	....	3,405	18,354
1878-79	21,628	....	2,643	24,271
1879-80	21,073	....	4,952	26,025
1880-81	15,454	....	3,334	18,788
1881-82	21,607	....	4,168	25,775
1882-83	24,875	....	7,911	32,786
1883-84	19,696	....	6,533	26,229
1884-85	22,787	....	8,405	31,192
1885-86	13,464	....	8,216	21,680
1886-87	16,923	....	9,811	26,734
1887-88	41,864	....	8,878	50,742
1888-89	17,340	....	11,481	28,821
1889-90	9,895	....	11,730	21,625
1890-91	9,923	....	10,764	20,687
1891-92	9,719	17	23,835	33,571
1892-93	7,295	100	12,319	19,714
1893-94	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	3,767	314	16,748	20,829
1896-97	2,654	263	17,239	20,156
1897-98	5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99	2,465	243	31,555	34,263

Le bois méplat ne figure pas dans l'état qui précède, mais il en a été transporté 82,260 tonneaux en 1898-99.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne direct :—

Exercice.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77.........	340	....	....	340	....	....	....	....
1877-78.........	186	....	....	186	....	....	....	....
1878-79.........	1,041	....	....	1,041	....	....	....	....
1879-80.........	12,220	....	....	12,220	....	....	....	....
1880-81.........	13,872	....	....	13,872	4,022	....	2,902	6,924
1881-82.........	14,256	....	1,290	15,546	7,146	....	3,607	10,753
1882-83.........	9,465	....	508	9,973	11,126	....	5,497	16,623
1883-84.........	13,778	....	3,068	16,846	14,543	....	7,265	21,808
1884-85.........	10,381	....	3,661	14,042	18,024	....	8,445	26,469
1885-86.........	4,394	....	3,998	8,392	7,660	....	5,858	13,518
1886-87.........	20,450	....	8,500	28,950	15,044	....	8,395	23,439
1887-88.........	14,320	....	14,085	28,405	21,641	....	7,133	28,774
1888-89.........	24,358	....	7,160	31,518	12,955	....	11,120	24,075
1889-90.........	7,390	....	8,913	16,303	6,778	....	6,125	12,903
1890-91.........	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92.........	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721
1892-93.........	Nil.	Nil.	10,137	10,137	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94.........	Nil.	Nil.	6,775	6,775	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95.........	Nil.	Nil.	10,342	10,342	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96.........	Nil.	Nil.	9,824	9,824	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97.........	Nil.	Nil.	4,925	4,925	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98.........	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99.........	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	8,138	2,193	15,833	26,164

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :—

Exercice.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux,	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77.........	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78.........	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79.........	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80.........	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81.........	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82.........	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83.........	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84.........	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85.........	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86.........	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87.........	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88.........	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89.........	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90.........	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91.........	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92.........	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763
1892-93.........	1,683	1,875	3,340	6,898	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94.........	1,959	2,192	2,224	6,375	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95.........	2,006	3,726	1,160	6,892	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96.........	1,966	3,059	1,319	6,344	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97.........	3,307	3,115	1,286	7,708	2,168	1,176	2,536	5,880
1897-98.........	3,575	3,703	1,052	8,330	1,729	1,066	2,210	5,005
1898-99.........	1,210	2,070	3,305	6,583	1,651	1,198	3,625	5,474

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres pour les remplacer, aux frais du revenu, par des rails de 67 livres, et 490,368 traverses ont été renouvelées.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1899 :—

Voie, etc.	$48,222,729 86
Matériel roulant	8,528,114 03
Total	$56,750,843 89

Les plus grandes facilités offertes à la tête de ligne en eau profonde à Halifax sont très avantageuses pour les affaires de la gare.

Le chemin et le matériel roulant ont été maintenus en excellent état durant l'année.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, autrefois la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, la compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

La voie a été entretenue en bon état.

TABLEAU indiquant les recettes et leur partage entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, les frais d'entretien et les recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880.

Exercice.	Milles en exploitation.	Un tiers des reccettes brutes.	Part du $\frac{1}{3}$ des recettes brutes créditée à la ligne de la jonct. Windsor jusq. Halifax.	Part du $\frac{1}{3}$ des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81	32	28,434 29	7,217 76	21.216 53	20,502 26	714 27	....
1881-82	32	28,461 07	7,407 88	21,053 19	13,099 55	7,953 64	....
1882-83	32	31,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	....
1883-84	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	....
1884-85	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	....
1885-86	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	....
1886-87	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1887-88	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	....
1888-89	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	....
1889-90	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	....
1890-91	32	39,519 56	9,284 43	30,235 13	28,931 71	1,303 42	....
1891-92	32	42,891 23	9,382 38	33,508 85	19,514 37	13,994 48	....
1892-93	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	....
1893-94	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	....
1894-95	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	....
1895-96	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,085 37	....
1896-97	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	....
1897-98	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 63	19,045 01	....
1898-99	32	56,314 51	13,840 48	42,474 03	12,873 09	29,600 94	....

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total de la voie et du matériel roulant au 30 juin 1899 :—

Voie, etc	$3,327,878 26
Matériel roulant	462,229 00
Total	$3,790,107 26

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs. 1re classe.	Voitures à voyageurs. 2e classe.	Voitures à voyageurs. Wagons à bagage, fumoirs et wagons-poste.	Voitures à voyageurs. Wagons particuliers.	Wagons fermés et à bestiaux, et wagons à appareils frigorifiques.	Wagons à plates-formes découvertes.	Fourgons de conducteurs.	Fourgons de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
21	17	13	6	1	183	125	3	1	8	7

Vu le changement d'une classe de wagon à une autre le matériel roulant est comme suit :—

21	17	11	9	1	183	125	3	1	8	7

Le matériel roulant reconstruit pendant l'exercice se compose de :—1 wagon de première, 1 wagon-poste et fumoir, 1 wagon avec appareil frigorifique, 4 wagons à plates-formes découvertes. Converti 2 wagons de deuxième classe en wagons à bagage.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1895, lors de l'ouverture du chemin au trafic :—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchandi's transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,923	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,668	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	53,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158,363 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,357 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,905 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	121,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	126,510
1898-99	211	218,053 01	165,012 03	53,040 98	57,968	129,667

La voie est dans le même état qu'à la date de mon dernier rapport annuel.

	Milles.
Rails d'acier (50 livres à la verge)	$151\frac{1}{2}$
Rails de fer (40 livres à la verge)	$59\frac{1}{2}$
Longueur totale du chemin	211

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

CHEMIN DE FER DE LA PASSE DU NID-DE-CORBEAU.

La construction de ce chemin, jugée nécessaire pour l'heureux développement des intérêts miniers de la Colombie-Britannique, le Parlement, par l'Acte 60-61 Victoria, chapitre 5, 1897, lui a accordé à titre d'aide une subvention de $11,000 par mille. Sous l'empire de cette loi la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en a entrepris la construction et a passé un contrat, commençant les travaux le 15 juillet 1897, et depuis cette date les travaux de construction ont été poussés sans interruption. A cette date il ne reste à faire de travaux que pour une valeur de $60,000 pour terminer la section entre Lethbridge et le lac Kootenay.

La longueur du chemin qui fait l'objet de l'entreprise est—

	Milles.
De Lethbridge à la station de Knoknoack (lac Kootenay)	290
De la station de Knoknoack à Nelson	54
Longueur totale	341

La rampe la plus forte est de 1 pour cent de $52\frac{80}{100}$ par mille, les courbes les plus raides sont de 10 et 12 degrés, sauf une, qui est de 15 degrés.

Les travaux de construction se sont résumés jusqu'ici à la section qui s'étend de Lethbridge à la station de Knoknoack, soit 290 milles, laquelle est maintenant exploitée avec succès au grand avantage du pays. Un débarcadère de raccordement a été construit au lac Kootenay à Knoknoack, de sorte que les wagons chargés peuvent être transférés sans transbordement de leur contenu de ce point à Nelson.

Le montant de la subvention versée au 1er décembre 1899 est de $3,116,250.

COMPTE DU CAPITAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le montant total adjugé par les arbitres sur la division entre Savona's-Ferry et Emory's-Bar, soit $579,255.20, est acquis par la compagnie et lui a été payé.

Grâce aux améliorations qu'ont subis le chemin et le matériel roulant la compagnie a pu augmenter la vitesse de ses trains rapides à travers le continent dans le cours de l'été dernier, ce que le public voyageur a fort apprécié. La compagnie a actuellement 8,456 wagons à marchandises munis d'attelages automatiques, et 6,601 wagons à marchandises munis de freins automatiques.

Relevé des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant chacun des exercices clos le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert jusqu'à la côte du Pacifique, en juin 1886.

—	1886-87. — Milles, 4,274.	1887-88 — Milles, 4,662.	1888-89. — Milles, 4,974.	1889-90. — Milles, 5,086.	1890-91. — Milles, 5,537.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes..................	10,650,254 08	12,711,010 01	13,016,611 81	15,572,985 62	18,672,174 04
Frais d'exploitation... ...	7,299,045 16	9,034,360 27	8,997,312 05	9,424,166 45	11,538,133 53
Revenu net	$3,351,208 82	$3,676,649 74	$4,019,299 76	$6,148,819 17	$7,134,040 51
Voyageurs transportés.......	1,949,215	2,135,735	2,457,306	2,685,730	2,971,774
Tonnes de march. transportées	2,118,319	2,321,957	2,636,121	3,006,684	3,675,113

—	1891-92. — Milles, 5,537.	1892-93. — Milles, 5,782.	1893-94. — Milles, 6,094.	1894-95. — Milles, 6,159.	1895-96. — Milles, 6,211.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes..	20,789,104 17	20,795,304 66	19,357,098 05	17,912,273 60	20,175,384 99
Frais d'exploitation.... . . .	12,441,126 28	12,665,587 12	12,447,808 03	11,282,506 00	12,202,360 50
Revenu net................	$8,347,977 89	$8,129,717 54	$6,909,290 02	$6,629,767 60	$7,973,024 49
Voyageurs transportés......	3,150,684	3,335,598	3,153,340	2,892,995	3,036,619
Tonnes de march. transportées	4,058,575	4,266,348	4,014,915	3,720,567	4,576,632

—	1896-97. — Milles, 6,314.	1897-98. — Milles, 6,334.	1898-99. — Milles, 6,719.		
	$ c.	$ c.	$ c.		
Recettes ... .. ., ...	21,242,638 75	25,470,796 18	26,745,970 11	....	....
Frais d'exploitation..........	12,576,800 42	14,684,790 65	15,454,173 45	....	....
Revenu net................	$8,665,838 33	$10,786,005 53	$11,291,797 16	....	....
Voyageurs transportés......	2,987,163	3,327,318	3,483,843	....	....
Tonnes de march. transportées	4,640,578	5,493,030	5,971,205	....	....

Comme la part prise par l'Etat dans la construction de la ligne-mère a pris fin par le paiement complet du montant adjugé par les arbitres sur la section de la Colombie-Britannique, il est probable que je cesserai de parler de ce chemin dans mes rapports annuels, sauf ce qui en sera publié dans la statistique des chemins de fer.

ETUDES TOPOGRAPHIQUES POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER SE RENDANT AU DISTRICT DU YUKON À PARTIR D'UN POINT SUR UN CHEMIN DE FER DÉJÀ CONSTRUIT, AINSI QUE D'UN PORT DE MER.

Le Parlement y ayant pourvu expressément au cours des sessions de 1898 et 1899, l'on a fait des études topographiques afin de déterminer s'il serait possible de construire une ligne de chemin de fer entièrement sur le territoire canadien, et quel en serait le coût approximatif ; chemin de fer qui ouvrirait une communication avec le district du Yukon à partir d'un point sur un chemin de fer canadien déjà construit, ainsi que d'un port canadien sur la côte du Pacifique. Trois partis d'explorateurs se sont livrés à ces études, sous la direction respectivement de M. V. H. Dupont, M. C. F. K. Dibble et M. J. S. O'Dwyer. On trouvera leurs rapports ainsi qu'une carte explicative dans les annexes du présent rapport. Les résultats de ces études topographiques peuvent se résumer brièvement comme suit :

Le point situé le plus au nord d'un réseau de chemin de fer déjà construit, est Edmonton, le terminus actuel du chemin de fer Calgary-Edmonton (affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique), à une distance de 192 milles au nord de Calgary, sur la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique. Cet endroit a en conséquence été choisi comme point objectif d'où partirait la ligne projetée, et deux des expéditions se sont organisées à cet endroit.

Le point où l'on a réellement commencé ces études topographiques se trouve cependant dans le voisinage de la frontière Est de la Colombie-Britannique, à une distance d'environ 500 milles d'Edmonton par la route existante *via* le Petit lac des Esclaves jusqu'à la rivière La Paix, et de là en suivant le cours de cette rivière. Le pays intermédiaire est connu et il n'offre à ce que l'on sait aucun obstacle sérieux à la construction d'un chemin de fer.

On a trouvé à partir d'un point situé à environ neuf milles de cette frontière un tracé possible, qui courra pratiquement dans une direction ouest le long de la rive sud de la rivière La Paix sur une distance d'à peu près 199 milles jusqu'au confluent des rivières Parsnip au sud et Finlay au nord, cette jonction de cours d'eau formant la rivière La Paix. Dans cette distance il y a une étendue d'environ dix milles où les eaux de la rivière La Paix coulent dans un canyon dont les murailles ont environ 400 pieds de hauteur et sont percées de nombreux ravins ou creeks sur lesquels il faudra jeter des ponts. Au confluent il faudra ou traverser la rivière Parsnip, ce qui pourra se faire au moyen d'un pont d'une longueur de 950 pieds et d'une hauteur d'à peu près 32 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse (construction pour laquelle le lit de la rivière, qui est composé d'un gravier très compact, offrira une bonne fondation), à un point situé deux milles à peu près en amont ou bien aval aux rapides Finlay, où le lit de la rivière La Paix est de roc. Cette dernière traverse nécessiterait, toutefois, la construction d'un autre pont sur la rivière Finlay, laquelle a environ la même largeur que la Parsnip.

Le travail à faire comprendra 135 milles de construction facile, 46 milles, moyenne, et 20 milles, difficile.

L'estimation du coût de ces 201 milles, jusqu'à et y compris la traverse de la rivière Parsnip, se chiffre au taux moyen de $19,721.47 par mille, ou un total de $3,964,016.88, en comprenant 16 ponts, variant en longueur de 25 à 950 pieds. Cette estimation est

basée sur les prix de travaux semblables dans la partie est du Canada, et l'on devra en conséquence y ajouter le coût du transport des travailleurs, de l'outillage et des matériaux, ainsi que la différence qu'il pourra y avoir dans le taux des gages. Il y a abondance de bon grès pour la maçonnerie, mais le seul bois que l'on pourra obtenir est l'épinette blanche et noire qui abondent.

A partir de la jonction des rivières Parsnip et Finlay la ligne sur un parcours de 25 milles traversera l'immense vallée située entre les montagnes Rocheuses et la chaîne du Caribou. Elle suivra le bord ouest de la rivière Finlay sur un parcours de 16 milles jusqu'à l'embouchure de l'Omenica, et de là du côté sud de cette rivière sur un parcours de 9 milles jusqu'à l'extrémité ouest de la vallée mentionnée plus haut. A partir de ce point elle continuera dans une direction ouest en suivant l'Omenica jusqu'à l'embouchure de l'Osilinca, de là le long de cette rivière jusqu'à sa source, à une distance de 90 milles de la rivière Parsnip. On évalue que ces 90 milles coûteront $15,600 par mille, y compris les ponts en acier, ou une somme totale de $1,404,000.

Depuis ce 90e mille il faudra obtenir une ligne *via* le lac et la rivière Sestoot—(passant à quelques milles au nord de Fort Connolly)—jusqu'au confluent de la rivière Sestoot et de la rivière Skeena principale. A cet endroit le chemin de fer tournera probablement au nord, suivant la vallée de la Skeena, mais la saison était trop avancée pour faire une exploration complète. D'après les informations obtenues il ne paraît y avoir aucun obstacle sérieux à la construction. Des explorateurs partis d'un point situé à environ 28 milles plus bas sur la Skeena principale ont parcouru à peu près 53 milles dans une direction nord et dans le haut de la vallée de la Nass jusqu'à un endroit où ils ont frappé la Skeena principale. A cet endroit il y a union de deux vallées parallèles formées par une haute chaîne de collines sur un parcours d'à peu près 45 milles au nord-ouest, et dans lesquelles se trouve le point de partage des eaux de la Skeena coulant au sud et de la Stikine coulant au nord. L'une ou l'autre vallée paraîtrait offrir une route praticable pour un chemin de fer. Par la vallée de l'ouest la distance serait d'à peu près six milles plus grande que par l'autre. Les pentes dans la vallée de l'ouest sont aussi plus raides, étant de 54 pieds au mille contre 22. Ces deux vallées se réunissent à cette extrémité nord, et les eaux qui les ont traversées forment la rivière Stikine principale. A partir de ce point de jonction sur un parcours de 130 milles en descendant a Stikine, il ne paraît y avoir aucune configuration de terrain offrant des difficultés si l'on tient compte du pays traversé, mais si l'on continue à descendre la rivière, ses eaux traversent une région si difficile—celle du Grand Canyon de la Stikine—qu'il a été jugé à propos de s'assurer si l'on ne pourrait pas trouver une route plus propice.

D'après les informations obtenues de différentes sources sur lesquelles on peut se fier, il paraîtrait probable qu'en quittant la vallée de la Stikine et en suivant une direction nord-ouest jusqu'au lac Dease, l'on découvrirait non seulement un meilleur tracé, mais qu'à partir du lac Dease on pourrait suivre une route comparativement facile jusqu'à la tête du lac Teslin, le long d'un sentier existant entre les deux lacs, laquelle serait approximativement adoptée, et qui a été parcourue par des prospecteurs dans l'espace de sept jours l'hiver précédent. A partir de Teslin la navigation de la rivière jusqu'à Dawson est naturellement celle que l'on suit maintenant.

L'exploration a donc été faite en vue de découvrir un tracé de chemin de fer jusqu'au lac Dease dans la région aurifère de Cassiar,* et les résultats démontrent que

* Dans son rapport sur les minéraux économiques de la Colombie-Britannique, publié sous forme d'annexe R., p. 218 du rapport de M. (maintenant sir) Sandford Fleming, de 1877, sur les études topographiques du chemin de fer Canadien du Pacifique, le Dr G. M. Dawson parle de riches dépôts d'or découverts aux sources de la rivière Dease et aux alentours du lac Dease—dont l'extrémité d'en haut n'est séparée, dit-il, que par quelques milles d'un pays bas d'une partie de la Stikine.

l'on peut obtenir une route praticable d'un endroit (*Beaver Creek*) en amont du Grand Canyon de la Stikine jusqu'à ce lac, soit environ 59 milles sur le parcours, desquels il n'y aurait qu'une quantité limitée de construction difficile.

On a fourni une estimation du coût des derniers 111 milles, se composant des 52 milles en descendant la vallée de la Stikine jusqu'au creek du Castor, et des 59 milles depuis ce creek jusqu'au lac Dease, laquelle est basée sur les prix dans le Canada-Est (il faudra en conséquence y ajouter le coût de la main-d'œuvre, du transport des fournitures ainsi que toute différence qu'il pourra y avoir dans les gages) et elle est comme suit :—74 milles de construction facile à un coût moyen de $14,000 par mille ; 32 milles à $23,000 et 5 milles à $35,000, ce qui, joint au montant pourvu pour ponts, $75,000, fait un total de $2,022,000 pour le coût estimé de cette section.

Si l'on suivait la ligne indiquée plus haut, la distance approximative depuis la frontière de l'est de la Colombie-Britannique jusqu'à l'extrémité sud du lac Dease serait de 646 milles, et une autre distance de 136 milles conduirait le chemin de fer jusqu'à la tête du lac Teslin, un total de 782 milles jusqu'aux eaux navigables de la région du Yukon. D'Edmonton à la frontière la distance approximative serait de 500 milles, ce qui ferait 1,282 milles pour le total de la distance approximative à partir d'un réseau de chemin de fer existant jusqu'à la tête du lac Teslin. Il reste nécessairement à déterminer une grande partie de cette distance ; il faudra relier les anneaux de la chaîne des explorations faites, examiner avec soin les routes alternatives dans certaines parties et l'on trouvera peut-être par la suite à améliorer le tracé, même dans les endroits que l'on tient maintenant pour clairement définis. Toutefois l'on a obtenu beaucoup de renseignements précieux, et démontré que la construction du chemin de fer est praticable sans que le coût soit excessif. Il paraîtrait très probable, cependant, que l'on pourrait obtenir une ligne beaucoup plus courte, n'offrant rien de difficile depuis les sources de la Stikine jusqu'au lac Dease en suivant la vallée de la rivière Clappan (ou le troisième confluent sud de la Stikine), en descendant et en traversant la Stikine principale en amont du Grand Canyon.

ÉTUDES TOPOGRAPHIQUES À PARTIR D'UN PORT DE MER.

On a fait des explorations dans le but de trouver le tracé d'un chemin de fer à partir d'un port sur l'océan Pacifique canadien jusqu'à la région du Yukon, et les résultats généraux peuvent se résumer comme suit :—

Les ports connus qui ont attiré l'attention sont Port-Essington, près de l'embouchure de la rivière Skeena, sur le côté sud, et Port-Simpson près de l'entrée de Port land-Inlet.

Ces ports, ainsi que les routes possibles partant de ces points et gagnant l'est en montant la Skeena, ont fait le sujet d'un examen lors des premières explorations du chemin de fer Canadien du Pacifique, et comme l'objet des études topographiques actuelles était d'obtenir des renseignements sur la praticabilité d'une ligne quittant la rivière Skeena à quelque endroit d'où l'on pourrait la construire dans une direction nord, on a pris, pour point de départ d'une exploration, Hazelton, situé au confluent de la rivière Skeena, à une distance d'environ 150 milles de Port-Essington (laquelle est navigable par des steamers d'un léger tirant d'eau, à un niveau d'eau moyen), et l'on a parcouru à peu près 130 milles jusqu'au point de jonction des eaux de la Skeena et de

Sestoot, mentionné ci-dessus pour la ligne projetée à partir d'Edmonton. A partir de ce point la ligne du chemin de fer pourrait suivre la route de ce tracé en gagnant le nord ainsi que déjà décrit.

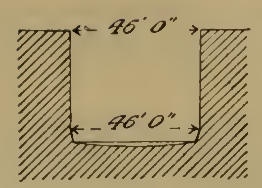
Port-Simpson, le port situé le plus au nord de la Colombie-Britannique, est à environ 30 milles au nord de Port-Essington, et l'on a fait en 1879 une exploration à partir de ce port dans une direction sud jusqu'à la rivière Skeena à environ 40 milles ; de là en montant la rivière du côté nord dans une direction nord-est. Les premiers 60 milles ont été localisés et la construction des premiers 32 milles est décrite comme très difficile.

Des experts en marine et génie civil ont déclaré que le port Simpson lui-même, qui, ainsi que d'autres ports possibles avaient été soigneusement examinés en 1879, était un port exceptionnellement beau, profond, bien protégé contre les vents, facile d'accès par mer, exempt de brouillards et de glace, ne gelant jamais et n'ayant pas même gelé durant l'hiver de 1878, qui a été extrêmement vigoureux, tandis que la tombée moyenne de neige de l'hiver ne dépasse pas 18 pouces et que cette neige ne reste pas plus d'une journée ou deux. L'employé de la Compagnie de la Baie-d'Hudson mentionne que les arbres bourgeonneaient et que les fleurs de jardin étaient écloses le 10 février 1878. Ces avantages de climat sont dus, naturellement, au courant du Japon.

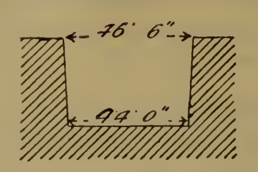
Port-Essington, à environ 450 milles de Victoria, est situé du côté sud de la Skeena, à 11 millles à peu près de son embouchure. Ce n'est pas un bon port, l'accès par mer y est difficile, il est exposé aux vents et aux masses de glace de la Skeena, qui charriées d'un côté et de l'autre par la marée le rendent pratiquement fermé durant les mois d'hiver. Il existe toutefois un bon port auquel l'on a donné le nom de Port-Fleming au delà de l'embouchure de la rivière.

Il se pourrait que l'on trouve un troisième port sur Kitimat-Inlet, en haut du chenal Douglas. A la tête de cet inlet se trouve l'embouchure de la rivière Kitimat, dont la vallée a été examinée en partie, si elle n'a pas été complètement explorée par les partis d'explorateurs de 1876, alors que l'opinion a été émise qu'on pourrait y trouver une route facile en montant jusqu'à la rivière Skeena. La route frapperait peut-être cette rivière à un point situé à peu près à mi-chemin entre Port-Essington et Hazelton, ce qui réduirait considérablement la distance pour le trafic de Victoria et de Vancouver et diminuerait de beaucoup le coût de la construction du chemin de fer, comparativement à une ligne venant de Port-Simpson. On peut observer que durant les saisons de 1898-1899 la province de la Colombie-Britannique a donné à une compagnie de chemin de fer le pouvoir de construire une ligne partant de Kitimat-Inlet avec un point objectif à l'est du lac Babine, sur la rivière Omenica.

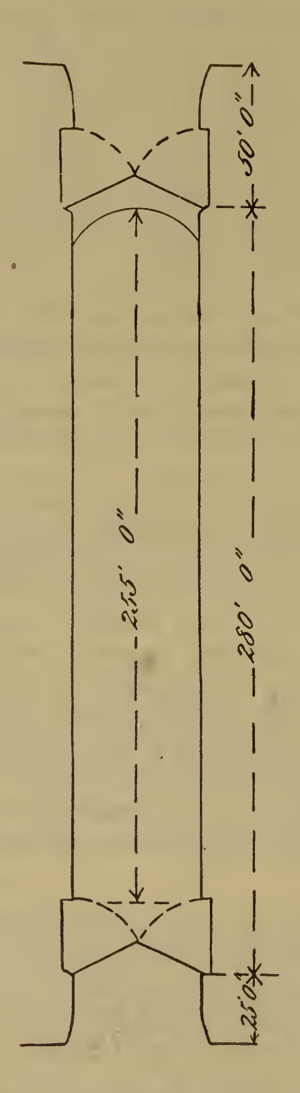
Il pourrait être aussi désirable que l'on explore une route dans le haut de la vallée de la Nass, dont l'embouchure se trouve sur le côté sud de Portland-Inlet, et qui fournira peut-être des moyens de communication praticables avec Telegraph-Creek, sur la Stikine, d'où l'on peut trouver un tracé facile, à l'exception d'une petite portion, le long de la route actuelle conduisant au lac Dease, à une distance d'environ 72 milles.



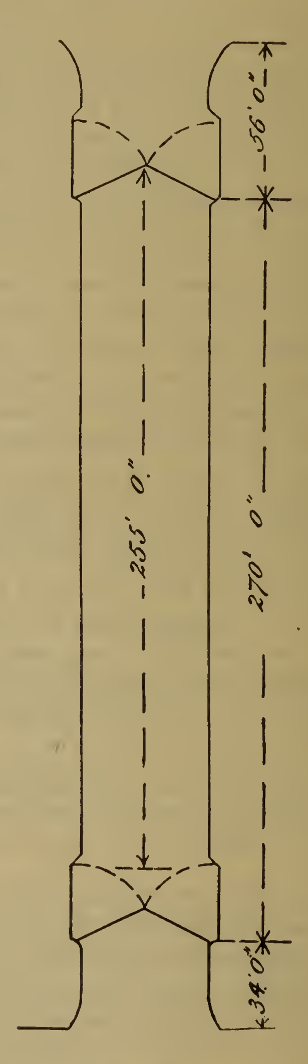
SECTION OF
SOULANGES CANAL LOCK.



SECTION OF
WELLAND CANAL LOCK



SOULANGES CANAL LOCK.



WELLAND CANAL LOCK

CANAUX—COMPTE DU CAPITAL.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Comme la pile du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, érigée au centre du prisme du canal, était une source de danger pour la navigation et occasionnait des plaintes fréquentes de la part des capitaines dont les vaisseaux passent par le canal, il a été décidé que l'obstruction devait être enlevée. En conséquence l'enlèvement de cette pile a été donnée à l'entreprise, et les travaux sont maintenant terminés. Les compagnies de transport parlent en termes très élogieux du nouveau pont mobile en acier qui couvre aujourd'hui la largeur entière du chenal de ce canal. Outre l'enlèvement de la pile du pont, l'on a rempli et nivelé les terrains du canal, ce qui améliore de beaucoup leur apparence. L'entrée d'aval du chenal, au coude, a été élargie et redressée au coût de $12,806.94, ce qui sera d'un grand avantage.

Il est opportun que, pour l'amélioration de l'apparence générale de la propriété, le nivellement des terrains et la plantation d'arbres d'agrément se continuent l'été prochain.

Quant aux avantages qu'il offre à la navigation, le canal dans son chenal de l'entrée d'amont a une profondeur de 18 pieds d'eau, et il y a 20 pieds 4 pouces d'eau sur le seuil du busc de l'écluse, et la profondeur du chenal de l'entrée d'aval est de 18 pieds 6 pouces ; l'on devra remarquer que ces chiffres s'appliquent au niveau d'eau le plus bas que l'on connaisse.

Le total du prix de revient de la construction et de l'outillage au 30 juin 1898 est de..............	$3,678,578	21
Dépenses durant l'exercice terminé le 30 juin 1899. ..	63,935	48
Total du prix de revient de la construction et de l'outillage au 30 juin 1899......................	$3,742,513	69
Dépenses faites du 30 juin 1899 au 1er novembre 1899.	332	25
Total du prix de revient de la construction et de l'outillage au mois de novembre 1899..............	$3,742,845	94

CANAL DE SOULANGES.

Je suis heureux de pouvoir rapporter que les travaux de construction étaient si près d'être achevés qu'on a pu livrer le canal à la circulation le 10 octobre dernier. Le canal a été traversé pour la première fois par un bateau ce jour-là. Des instructions furent alors données qu'on ne laisserait passer, cette année, que les vaisseaux d'un tirant d'eau de plus de neuf pieds et jusqu'à quatorze pieds, car en laissant passer par le canal de Soulanges les plus petites embarcations qui pouvaient utiliser le canal de Beauharnois, l'on nuirait aux travaux de revêtement en pierre des talus, en voie d'exécution. Le 23 novembre 1899, un seul vaisseau s'était présenté.

Les travaux à l'entreprise sur les treize sections du canal, division qui avait été faite pour les fins de la construction, sont tellement avancés que les navires d'un tirant d'eau de quatorze pieds peuvent y naviguer. Mais il reste encore à faire pour terminer complètement le canal une grande quantité de revêtement en pierre des talus ; il faudra aussi gazonner ainsi que macadamiser une longueur considérable du chemin le long du

bord du canal, mettre la dernière main aux constructions en général, et terminer les travaux électriques. Pour achever complètement tout ce travail la dépense sera considérable. Je vous renvoie, pour les autres détails, au rapport de M. Thomas Munro, l'ingénieur-surintendant.

Ce qui suit donne un état de la position de chaque contrat :—

Sections nos 1 et 2—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$1,200,000	00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899	1,012,358	55
Reliquat	$ 187,641	45

Section no 3 (terminée)—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$ 200,000	00
Somme brute du dernier devis estimatif	193,852	61
Reliquat	6,147	39

Sections nos 4, 5, 6 et 7—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$1,000,000	00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899	923,672	58
Reliquat	$ 76,327	42

Section no 8—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$ 350,000	00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899	300,609	09
Reliquat	$ 49,390,91	

Section no 9—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$ 220,000	00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899	169,809	88
Reliquat	$ 50,190	12

Section no 10 (terminée)—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$ 300,000	00
Somme brute du dernier devis estimatif	290,667	95
Reliquat	$ 9,332	05

Section no 11—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$ 370,000	00
Somme brute du dernier devis estimatif	325,639	75
Reliquat	$ 44,360	25

Section n° 12—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise......	$	270,000 00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899 ...		237,611 71
Reliquat	$	32,388 29

Section n° 13—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise......	$	670,000 00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899 ...		639,778 05
Reliquat	$	30,221 95

Voici les sommes que les entrepreneurs de ces treize sections du canal ont touchées pour travaux exécutés au 1er novembre 1899 :—

Sections 1 et 2..	Archibald Stewart....	$500,296 10	
	Ryan et McDonnell...	458,710 00	
			$ 959,006 10
Section 3......	O'Leary Frères..................		193,852 61
Sections 4,5,6 et 7.	George Goodwin	$356,726 85	
	Andrew Onderdonk...	526,840 84	
			883,567 69
Section 8......	Charles Raynor..................		294,550 00
" 9......	Manning et McDonald		167,820 00
" 10......	Rogers et Taylor................		290,281 80
" 11......	George Goodwin......	$ 42,020 00	
	Thomas Feeney	53,780 00	
	Poupore et Fraser	228,373 00	
			324,173 00
Section 12......	O'Brien et Fils........	$ 25,367 50	
	George Goodwin......	8,100 00	
	M. J. Hogan.	180,900 00	
			214,367 50
Section 13.....	Manning et McDonald		635,800 00
Paiement total pour les devis estimatifs d'oct. 1899..			$3,963,418 00

A en juger par les prix des contrats, le prix de revient estimatif de ce canal, y compris l'achat des terrains et les dommages, est de............	$6,100,000 00
Le 1er novembre 1899, y compris les devis estimatifs de septembre, le paiement total s'élevait à ...	5,383,411 54
Reliquat	$ 716,588 46

Les paiements se partagent comme suit, savoir:—

Pour travaux et frais d'ingénieur	$5,041,777 59
Pour le terrain et les dommages..................	341,638 95
Total..............................	$5,383,411 54

Le coût de la construction a subi une nouvelle augmentation par suite du fait qu'un des bords du canal s'est brisé lorsqu'on a mis l'eau à sa pleine hauteur dans le canal en octobre dernier, et qu'il s'est produit de nombreux et forts éboulis de terres à diverses reprises.

CANAL DE LACHINE.

Les travaux d'agrandissement pour navigation dans 14 pieds d'eau sont terminés.

AGRANDISSEMENT.

MM. McNamee et Mann, qui ont le contrat du creusage du prisme à une profondeur de 15 pieds, ont terminé leurs travaux. Le creusage a nécessité la reconstruction des murs de pierre le long du côté du canal à plusieurs endroits ; on est maintenant à faire ce travail au-dessus de la ligne d'eau et on le continuera au-dessous de cette ligne quand le canal sera mis à sec.

Valeur approximative des travaux entrepris par McNamee et Mann	$	576,000 00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899		568,590 44
Reliquat	$	7,409 56

La somme totale employée à l'agrandissement de ce canal, y compris les devis estimatifs d'octobre 1899, s'élève à $8,229,290.66.

LAC SAINT-LOUIS.

CONSTRUCTION.

La Compagnie de dragage Weddell a terminé le creusage de ce chenal, dont la largeur est de 300 pieds et la profondeur de 16 pieds ; il ne reste plus que quelques cailloux à retirer. Toutefois le commerce de transport ne semble pas satisfait et les intéressés se préparent à demander par requête qu'on enlève un haut-fond situé d'un côté du chenal et en dehors de ses limites ; ils allèguent comme raison qu'il existe un contre-courant qui rendra difficile et dangereux la conduite de longues touées.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$	251,000 00
Somme brute du devis estimatif pour octobre 1899		236,926 85
Reliquat	$	14,073 15

CANAL DE GRENVILLE.

AGRANDISSEMENT.

MM. Piggot et Ingles, les entrepreneurs de ces travaux ont poussé la construction d'une façon plus satisfaisante qu'ils ne l'avaient fait précédemment, et l'on espère qu'ils le termineront le printemps prochain.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$	100,000 00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899		82,065 03
Reliquat	$	18,934 97

CANAL DE LA TRENT.

CONSTRUCTION.

Depuis mon rapport de l'année dernière l'on n'a pas donné d'autre section à l'entreprise, mais l'on demande dans le moment des soumissions pour la section de Trenton à Frankford, une distance d'environ neuf milles. Le travail sur les trois sections données à l'entreprise a progressé très lentement. On s'attend cependant à ce que ces trois sections—d'Ashburnham à Nassau, de Nassau à Lakefield et du Lac Balsam à Kirkfield—soient terminées l'été prochain.

Section n° 1—extrémité de Lakefield.

Valeur approximative des travaux entrepris par MM. Brown, Love et Aylmer	$ 384,000	00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899	350,583	62
Reliquat	$ 33,416	38

Section n° 2—extrémité de Peterborough.

Valeur approximative des travaux entrepris par MM. Corry et Laverdure	$ 453,000	00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899	226,264	40
Reliquat	$ 225,735	60

Deux puits pour la presse principale de l'écluse hydraulique.

Valeur approximative des travaux entrepris par MM. Corry et Laverdure	$ 23,000	00
Somme brute du devis estimatif	Nil.	
Reliquat	$ 23,000	00

Section n° 1—extrémité du lac Balsam.

Valeur approximative des travaux entrepris par M. A. Onderdonk	$ 447,800	00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899	437,691	92
Reliquat	$ 10,108	08

La superstructure en acier de l'écluse hydraulique a été entreprise par la *Dominion Bridge Co.,* moyennant le prix de $244,000. Le travail se fait à Lachine, mais comme la substructure n'est pas prête, ou ne se presse pas de l'achever. Les pièces de fer sont mises en pile sur un terrain, à Lachine, affermé à l'Etat. Aucun paiement n'a encore été fait.

Section n° 1, de Peterborough à Nassau.—Le travail sur cette section a avancé très lentement au cours de la dernière saison, et toutes les apparences indiquent qu'il

faudra la plus grande partie de l'été prochain pour terminer l'ouvrage, laquelle consiste de certains travaux se rattachant à l'écluse hydraulique, composée des murs en béton, la pose des puits pour les béliers hydrauliques, la préparation des abords et enlèvement des matières de la tranchée. Il y a d'autres menus travaux à faire à l'écluse n° 6 et aux piles à l'entrée, etc.

Section n° 2, de Nassau à Lakefield.—Cette section est pratiquement terminée et il ne reste qu'à compléter les piles à l'entrée ainsi que le chenal à l'entrée également. Le tout peut être facilement terminé à bonne heure la saison prochaine.

Section n° 1, de Balsam-Lake à Kirkfield.—On a fait bien peu d'efforts pour terminer cette construction. En conséquence, l'entreprise ne sera pas achevée cette année. Il est vrai qu'il reste peu à faire si l'on tient compte de l'importance de l'entreprise, on a surtout à nettoyer, à réparer les dommages causés par le retard à terminer la section et à construire le barrage à Victoria-Road.

CANAL DE CORNWALL.

La construction et l'agrandissement de ce canal sont terminés, sauf les travaux d'amélioration à l'entrée d'en haut entrepris par la *Weddell Dredging Co.* et qui ont été commencés il y a quelques semaines. Il y a maintenant sur ce canal une voie libre pour les vaisseaux d'un tirant d'eau de 14 pieds, car les travaux qui se poursuivent à l'entrée d'en haut ne causent aucun obstacle et le canal proprement dit est terminé.

Les travaux que W. Davis et Fils ont eu à exécuter par contrat sont ceux des sections 2, 3, 4 et des barrages de l'île du Sheik.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise......	$2,720,000 00
Somme brute des derniers devis estimatifs.	2,634,971 04
Reliquat..................................	$ 85,028 96

Les sections n[os] 5, 6, 7 et 8 entreprises par la *Gilbert Blasting and Dredging Co.* sont terminées.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise......	$ 550,000 00
Somme brute du dernier devis estimatif.............	499,903 66
Reliquat..................................	$ 50,096 34

La section n° 10, entrée d'amont, a été faite par MM. Jocks, de Lorimier et Cie. Ils ont touché leur devis estimatif final, s'élevant à $439,854.70, prix des ouvrages qui faisaient l'objet du contrat.

Voici les sommes que les entrepreneurs de l'agrandissement du canal et de la construction des barrages de l'île du Sheik ont touchées à venir jusqu'au 1er novembre 1898 :—

Section 2, Wm Davis et Fils	$	922,448 97
" 3 "		553,877 17
" 4 "		723,213 61
" 5 *Gilbert Blasting & Dredging Co*		138,306 73
Barrage de l'île du Sheik, Wm Davis et Fils		429,067 00
Section 6, *Gilbert Blasting & Dredging Co*		47,721 37
" 7 "		96,832 88
" 8 "		216,270 21
" 10, Jocks, DeLorimier et Cie		439,854 60
Total		$3,567,592 54

Le prix de revient estimatif de l'agrandissement du canal et de la construction des barrages de l'île du Sheik est de	$	4,837,000 00
La somme dépensée au 1er novembre 1899 était de		4,637,637 11
Reliquat	$	199,362 89

plus la somme de $150,000, si l'on exécute les ouvrages d'améliorations à l'entrée d'amont.

CANAL DE LA POINTE-A-FARRAN.

AGRANDISSEMENT.

Les travaux d'agrandissement de ce canal sont confiés à la Compagnie Canadienne de Construction de Montréal. Les principaux travaux à faire se composaient de la construction de piles d'entrée aux deux extrémités du canal, d'une écluse en maçonnerie de 800 pieds de longuenr, et de l'élargissement, du creusage et du redressement du prisme. Les entrepreneurs ont tellement poussé les travaux que le canal est en état de livrer un passage sûr aux vaisseaux tirant 14 pieds d'eau, et l'on peut dire que la construction est pratiquement terminée. Les travaux ont été exécutés d'une manière solide et suivant toutes les règles de l'art et fait beaucoup d'honneur aux entrepreneurs.

La valeur approximative des travaux à l'entreprise est de	$	750,000 00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899		599,823 35
Reliquat	$	150,176 65

Prix de revient estimatif de l'agrandissement	$	830,000 00
Somme dépensée au 1er novembre 1899		656,976 45
Reliquat	$	173,023 55

CANAL DU RAPIDE PLAT.

AGRANDISSEMENT.

Les travaux d'agrandissement de ce canal sont terminés et le canal peut livrer passage aux vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le prix de revient estimatif de l'agrandissement est de	$	1,940,000 00
Somme brute dépensée au 1[er] novembre 1899		1,876,479 60
Reliquat	$	63,620 40

Le relevé qui suit indique la somme des derniers devis estimatifs et les sommes que les entrepreneurs ont touchées jusqu'au 1[er] novembre 1899 :—

	Sommes brutes.	Payé
Section 1, Poupore et Fraser	$ 910,795 11	$ 909,530 96
" 2, Weddell Dredging Co	223,419 80	223,419 80
" 3, Poupore et Fraser	263,442 10	263,442 10
Total	$1,397,657 01	$1,396,392 86

L'agrandissement du canal est terminé et le canal est prêt à admettre le passage de vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

CANAL DES GALOPS.

AGRANDISSEMENT.

Pour des fins d'agrandissement le canal est divisé en trois sections, comme suit, savoir : la section d'Iroquois, la section de Cardinal et la section de l'entrée d'amont.

La section d'Iroquois s'étend d'Iroquois à la Presqu'Ile. MM. Larkin et Sangster ont passé contrat pour l'exécution de ces travaux le 30 mai 1897. Les principaux ouvrages sont la construction de jetées en encaissement à l'entrée du canal, une écluse en maçonnerie de 800 pieds de long et des culées de pont, le creusage d'un nouveau prisme sur une certaine distance et l'élargissement de l'ancien prisme à l'extrémité occidentale. Les entrepreneurs ont poussé leurs travaux avec vigueur, de sorte que la construction est maintenant pratiquement terminée et la section est en état de livrer passage aux vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise	$	1,200,000 00
Somme brute du devis estimatif d'octobre		1,082,890 23
Reliquat	$	117,109 77

Section de Cardinal.—Cette section s'étend de la Presqu'île en passant par Cardinal, endroit situé près des écluses de l'entrée d'amont. MM. William Davis et Fils ont passé le contrat pour l'exécution de ces travaux. Cette entreprise comprenait entre autres choses une tranchée d'environ 1 mille de longueur et de 65 pieds de profondeur au plus haut point, la construction d'un coffrage avec murailles en maçonnerie, etc. La tranchée est aujourd'hui terminée jusqu'au niveau du bief, et il en reste plus à enlever

que les barrages aux deux extrémités. Le coffrage est également fort avancé, et l'on espère en conséquence que cette section du canal pourra livrer passage aux vaisseaux tirant 14 pieds d'eau au commencement de la prochaine saison.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.. .	$	1,300,000 00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899....		762,737 08
Reliquat..................................	$	537,262 92

Agrandissement de l'entrée d'amont.—MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs des travaux de cette section. La construction est presque terminée.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise......	$	1,470,000 00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1889......		1,429,169 24
Reliquat.................................	$	40,830 76

Prix de revient estimatif total de l'agrandissement.. .	$	4,300,600 00
Sommé payée au 1er novembre 1899.................		3,662-651 13
Reliquat..................................	$	637,948 87

CHENAL DU NORD.

REDRESSEMENT ET CREUSAGE.

Mr M. A. Cleveland a passé contrat pour l'exécution de ces travaux. L'ouvrage à faire se compose d'un chenal à creuser dans la terre et le roc sur une largeur de 300 pieds et à une profondeur de 17. La construction est aujourd'hui assez avancée pour offrir un chenal libre de 200 pieds de largueur, en sorte que des vaisseaux tirant 14 pieds d'eau peuvent y passer sans danger.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise......	$	1,116,000 00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899......		767,937 93
Reliquat..................................	$	348,062 07

BIEFS DU FLEUVE.

AMÉLIORATION DU CHENAL DU LAC SAINT-FRANÇOIS, BARRE DE SAINT-RÉGIS, À 2½ MILLES À L'EST DE CORNWALL.

MM. Manning et McDonald ont passé contrat pour ces travaux le 24 mai 1898. Il s'agit de creuser et de redresser le chenal. Bien que la construction ne soit pas terminée elle est cependant suffisamment avancée pour que des vaisseaux d'un tirant de 14 pieds puissent y passer sans danger.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	$	51,399 00
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899.....		35,627 75
Reliquat..................................	$	15,771 25

BARRE DE L'ILE HAMILTON, À 10½ MILLES À L'EST DE CORNWALL.

MM. Manning et McDonald ont passé un contrat pour l'exécution de ces travaux le 24 mai 1898. Il y a maintenant un chenal où pourront passer des vaisseaux tirant 14 pieds d'eau, mais l'ouvrage n'est pas terminé.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise......	$	13,823 60
Somme brute du devis estimatif d'octobre 1899......		4,921 10
Reliquat............................	$	8,902 50

AMÉLIORATIONS DES RAPIDES DES GALOPS.

La *Gilbert Brothers Engineering Co.* emploie, à raison d'un certain prix par jour, son matériel spécial à curer le chenal de 200 pieds de largeur sur 17 de profondeur qui a été pratiqué en 1888 et les années précédentes. L'ouvrage s'est poursuivi dans le cours de l'été dernier, mais il n'est pas encore terminé.

Prix de revient estimatif du creusage et du curage du chenal....................................	$	194,000 00
Somme payée au 1er novembre 1899		94,800 00
Reliquat............................	$	99,200 00

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Bien que les travaux de construction et d'agrandissement dans la série de canaux du fleuve Saint-Laurent ne soient pas entièrement terminés, ils sont cependant suffisamment avancés pour permettre aux vaisseaux tirant 14 pieds d'eau de se rendre de Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, à Montréal.

CANAUX DU CANADA.

RELEVÉ des dépenses pour la construction au 1er décembre 1899.

Nom du canal.	Construction primitive au 30 juin 1899.	Agrandissement au 30 juin 1899.	Agrandissement du 30 juin 1899 au 1er décembre 1899.	Prix de revient total de l'agrandissement au 1er décembre 1899.	Dépenses totales pour la construction primitive et l'agrandissement au 1er décembre 1899.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lac Saint-François	....	26,530 00	14,890 31	41,420 31	41,420 31
Lachine	2,589,532 85	8,197,561 16	34,493 41	8,232,054 47	10,821,587 32
Lac Saint-Louis	....	250,066 48	3,497 92	253,564 40	253,564 40
Soulanges	5,098,259 83	....	....	....	5,098,259 83
Beauharnois	1,636,690 26	....	....	....	1,636,690 26
Cornwall	1,945,624 73	4,617,383 27	12,974 86	4,630,358 13	6,575,982 86
Pointe-Farran	80,041 21	586,111 74	78,554 71	664,666 45	744,707 66
Rapide Plat	426,882 15	1,875,500 92	1,273 03	1,876,774 00	2,303,656 15
Les Galops	813,732 18	3,385,837 38	344,696 84	3,730,534 22	4,544,266 40
Chenal des Galops	....	813,618 54	26,550 00	840,168 54	840,168 54
Chenal du Nord	....	633,316 15	62,860 00	696,176 15	696,176 15
Murray	1,247,470 26	....	. . ..	....	1,247,470 26
Fleuve St-Laurent et canaux.	18,442 85	419,416 32	40,661 62	460,077 94	478,520 79
Welland	7,693,824 03	16,077,811 73	....	16,077,811 73	23,771,635 76
Saut-Sainte-Marie	3,742,513 69	....	....	. .. .	3,742,513 69
Chambly	637,056 76	....	....	....	637,056 76
Carillon et Grenville	*63,053 64	4,091,306 40	2,854 72	4,094,167 12	4,157,214 76
Trent	2,543,240 47	....	....	....	2,543,240 47
Rideau	4,095,043 87	. .. .	....	....	4,095,043 87
Tay	476,128 73	....	....	....	476,128 73
Saint-Ours	121,537 65	....	....	....	121,537 65
Culbute (canal abandonné)	379,494 46	....	... .	....	379,494 46
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	. ...	1,035,759 12	1,170,215 63
Saint-Pierre	248,762 84	399,784 30	....	399,784 30	648,547 14
	33,991,788 97	42,410,003 56	623,307 32	43,033,310 88	77,025,099 85

* Non compris les frais de construction payés par le gouvernement impérial, les registres s'y rapportant étaient conservés aux bureaux de l'artillerie, à Montréal, et ont été détruits par le feu en 1852.

CANAUX.

SERVICE ET ENTRETIEN.

Le service des canaux s'est fait avec succès durant toute l'année, et le mouvement de la navigation n'a souffert aucun retard grave, à l'exception de ce qui a trait au canal Lachine, dont je parle à son lieu et place. Les réparations et reconstructions nécessaires ont été faites.

TABLEAU indiquant la date à laquelle chaque canal a été fermé et ouvert.

Nom du canal.		Fermé le	Rouvert le	Fermé le	Rouvert le
		1897.	1898.	1898.	1899.
Saut-Sainte-Marie		14 décembre	11 avril	9 décembre	26 avril.
Lachine		1er décembre	25 avril	1er décembre	1r mai.
Beauharnois		30 novembre	24 avril	1er décembre	1er mai.
Cornwall		8 décembre	23 avril	9 décembre	24 avril.
Williamsburg		8 décembre	23 avril	13 décembre	13 avril.
Welland		14 décembre	20 avril	13 décembre	22 avril.
Chambly		1er décembre	2 mai	1er décembre	1er mai.
Saint-Ours		27 novembre	3 avril	26 novembre	22 avril.
Sainte-Anne		30 novembre	11 avril	27 novembre	27 avril.
Carillon et Grenville		30 novembre	30 avril	26 novembre	1er mai.
Rideau	à Kingston	23 novembre	1er mai	23 novembre	2 mai.
Rideau	à Ottawa	25 novembre	1er mai	29 novembre	2 mai.
Trent	sur le bief central	20 novembre	7 avril	17 novembre	1er mai.
Trent	sur le bief inférieur	24 novembre	7 avril	26 novembre	21 avril.
Murray		3 décembre	30 mars	6 décembre	13 avril.
		1898.		1899.	
Saint-Pierre		3 janvier	2 avril	7 janvier	2 avril.

TABLEAU indiquant les dimensions des écluses des canaux.

—	Système actuel.				En construction.			
	Nombre d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur le busc.	Nombre d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur le busc.
		Pieds.	Pieds.	Pieds.		Pieds.	Pieds.	Pieds.
Lachine	5	270	45	14	......	......	......	......
Beauharnois	9	200	45	9	......	......	......	......
Chambly	9	118-125	22·6·24	7	......	......	......	......
Saint-Ours	1	200	45	7	......	......	......	......
Saint-Anne	1	200	45	9	......	......	......	......
Carillon et Grenville	7	200	45	9	......	......	......	......
Trent	13	134	33	5	6	134	33	6
Rideau	49	134	33	5	......	......	......	......
Rideau, embranchement de Perth	2	134	32	5·6	......	......	......	......
Murray (pas d'écluses)	......	......	......	11	......	......	......	......
Cornwall (ancienne)	5	200	55	9	......	......	......	......
Cornwall (nouvelle)	{ 5	270	45	14	......	......	......	......
	{ 1	270	45	Guard.	......	......	......	......
Pointe-à-Farran (ancienne)	1	200	45	9	1	800	45	14
Rapide Plat (ancienne)	1	200	45	9	......	......	......	......
Rapide Plat (nouvelle)	{ 1	270	45	14	......	......	......	......
	{ 1	270	45	Guard.	......	......	......	......
Les Galops (ancienne)	2	200	45	9	......	......	......	......
Les Galops (nouvelle)	{ 1	270	45	14	1	800	45	14
	{ 1	270	45	Guard.	......	......	......	......
Welland (ancienne)	{ 24	150	45	10·3	......	......	......	......
	{ 2	200	45	10·3	......	......	......	......
	{ 1	230	45	10·3	......	......	......	......
Welland (nouvelle)	26	270	45	14	......	......	......	......
Welland (rigole d'alim.)	{ 1	150	26·6	9	......	......	......	......
	{ 1	200	45	9	......	......	......	......
Welland, embr. de Port-Robinson	2	150	26·6	9	......	......	......	......
Welland, embranch. de Maitland.	1	185	45	11	......	......	......	......
Saut-Sainte-Marie	1	900	60	20·3	......	......	......	......
Soulanges	......	......	......	......	{ 4	270	45	14
					{ 1	270	45	Guard.
Saint-Pierre	1	200	48	18	......	......	......	......

NOTE.—Les écluses agrandies des canaux du Saint-Laurent et de Welland n'admettront que des vaisseaux dont la longueur ne dépassera pas 255 pieds.

CANAL DE LACHINE.

SERVICE.

Le mouvement de la navigation n'a pas subi de graves interruptions durant l'année. Le *Turret Court* a frappé le pont de Black, causant des dommages considérables à la structure, et le coût des réparations, qui a été défrayé par les propriétaires du steamer, s'est élevé à $3,104. Il n'y a eu qu'une courte interruption dans la circulation sur le canal. Le service sur ce canal s'est fait d'une façon satisfaisante d'un bout à l'autre.

ENTRETIEN.

Le rapport de l'ingénieur surintendant donne les détails des réparations faites.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice terminé le 30 juin 1899 :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 35,776 90
Réparations spéciales au titre de " Revenu ".	
Réfection du pont de Black	3,103 99
Total	$ 38,880 89

CANAL DE BEAUHARNOIS.

SERVICE.

Le mouvement de la navigation s'est fait d'une façon satisfaisante sur ce canal, sauf un retard de 48 heures à la navigation, le steamer *Sir L. Tilley* ayant brisé les portes à l'écluse n° 12 le 6 juin dernier. L'accident a coûté $2,707.33 au propriétaire du bateau.

ENTRETIEN.

Voici un état de ce qu'ont couté les réparations en 1898-99 :

Le prix de revient des réparations ordinaires est comme suit :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 13,463 01
Réparations spéciales au titre de " Revenu "—	
Achat de terre devant servir à réparer la digue	1,000 00
Total	$ 14,463 01

CANAL DE CHAMBLY.

SERVICE.

Le mouvement sur ce canal s'est fait d'une façon satisfaisante et sans interruption durant l'année.

ENTRETIEN.

Voici un état des réparations faites durant l'année :

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"...................................$	11,997 51
Réparations spéciales au titre de "Revenu" :—	
Pour continuer et terminer les travaux de drainage et les ponceaux à Saint-Jean, P.Q..................	12,689 02
Pour démolir et reconstruire le mur de la culée à l'écluse n° 8....................................	
Pour construire le pont à l'Ile Sainte-Thérèse........	1,866 40
Ligne téléphonique......................................	700 00
	$ 27,252 93

ECLUSE DE SAINT-OURS.

SERVICE.

Le service de cette écluse s'est fait sans accident cette année.

ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"...................................$	1,494 93
Il n'y a pas eu de réparations spéciales au titre de "Revenu"..	Rien.
Total...$	1,494 93

ECLUSE DE SAINTE-ANNE

SERVICE.

Le mouvement de la navigation dans cette écluse n'a pas subi d'interruption durant l'année.

ENTRETIEN.

Voici ce qu'a coûté l'entretien en bon état de cette écluse :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"..	$ 1,997 96
Il n'y a pas eu de réparations spéciales au titre de "Revenu"..	Rien.
Total..	$ 1,997 96

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

SERVICE.

Le service de ces canaux s'est fait sans accident durant l'année.

ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant cet exercice :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 11,478 88

Il n'y a pas eu de réparations spéciales au titre de " Revenu ".

CANAL DE LA TRENT.

SERVICE.

Le canal est en bon état et le service n'a pas subi d'interruption durant l'année,

ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 6,454 49
Réparations spéciales au titre de " Revenu " :	
Construction d'une marie-salope	681 94
Construction de trois pertuis dans le barrage à Hastings	2,999 41
Enlèvement de roches que l'on a minées à Hastings	2,498 44
Totaux	$ 12,634 28

CANAL RIDEAU.

SERVICE.

La navigation n'a pas eu d'entraves et le service s'est fait d'une façon satisfaisante.

ENTRETIEN.

Voici ce qu'a coûté l'entretien du canal durant l'année :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 28,199 49
Réparations spéciales au titre de " Revenu " :	
Pour renouveler et élargir l'empellement, Kilmarnock.	576 29
Ciment de Portland pour la fondation "	124 00
Totaux	$ 28,899 78

CANAL MURRAY.

SERVICE.

La navigation s'est faite sans accident dans ce canal durant l'année. Le canal a été fermé le 6 décembre 1898 et rouvert le 13 avril 1899.

ENTRETIEN.

Le canal est en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 3,533 68
Réparations spéciales au titre de " Revenu "	Rien.
Total	$ 3,533 68

CANAL DE CORNWALL.

SERVICE.

Ce canal a été fermé pour l'hiver le 9 décembre 1898 et rouvert le 24 avril 1899. Le service de ce canal s'est fait sans qn'il soit arrivé d'accident pour entraver la navigation.

ENTRETIEN.

Des réparations considérables nécessaires ont été faites durant l'année, et le canal est maintenant en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 14,623 90
Réparations spéciales au titre de " Revenu " :—	
Réparations des plates-formes des enclaves	15,960 80
Total	$ 30,584 70

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

SERVICE.

Ces canaux ont été fermés à la navigation le 13 décembre 1898 et rouverts le 13 avril 1899.

Le mouvement de la navigation s'est fait sans accident durant l'année.

ENTRETIEN.

Les canaux sont en bon état et les réparations nécessaires ont été faites durant l'année. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$ 10,000 00
Réparations spéciales au titre de " Revenu " :—	
Porte combinée et arrache-pierres	3,410 00
Construction d'une paire de portes d'écluse	4,000 00
Total	$ 17,410 00

CANAL WELLAND.

SERVICE.

Ce canal a été fermé à la navigation le 14 décembre 1898 et rouvert le 24 avril 1899.

ENTRETIEN.

Les réparations nécessaires n'ont pas été complètement exécutées, vu les instances pressantes des compagnies de transport et autres, et qui ont eu pour résultat de faire ouvrir le canal à une date aussi hâtive.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année.

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"	$	56,270 60
Réparations spéciales au titre de "Revenu":—		
Renouvellement de la superstructure de la jetée ouest à Port-Dalhousie		16,872 15
Renouvellement des travaux de protection des ponts dans le nouveau canal		8,205 13
Renouvellement du pont sur le coursier Welland		1,482 12
Amélioration des fossés d'alimentation		784 77
Renouvellement du barrage et du pont de Dunnville		80 10
Enlèvement des éboulis		2,675 57
Total	$	86,370 57

CANAL SAINT-PIERRE.

SERVICE.

Ce canal a été fermé à la navigation le 7 janvier 1899 et rouvert le 24 avril 1899. 1,702 navires sont passés par le canal durant l'année.

ENTRETIEN.

Il sera nécessaire de faire à ce canal quelques réparations qui ont été remises à l'année prochaine. Cependant le canal est généralement en bon état de réparations.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"	$	456 61
Réparations spéciales au titre de "Revenu":—		Rien.
Total	$	456 61

OBSERVATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LES CANAUX DU GOUVERNEMENT.

A la prochaine saison la navigation entre le lac Erié et Montréal sera ouvert aux navires tirant 14 pieds d'eau. Les sections du canal de la Trent maintenant en voie de construction seront, sans aucun doute, terminées à la prochaine saison, ce qui sera très commode au mouvement du trafic local. Les travaux d'agrandissement du canal Grenville ont avancé si lentement qu'il y a peu d'espoir que ces améliorations puissent être utilisées pour la navigation d'ici à un an au moins. L'enlèvement de la pile du pont de chemin de fer du centre du prisme du canal du Saut-Sainte-Marie facilitera dans une

grande mesure le transport des produits passant par le canal et diminuera les risques d'accidents aux navires.

Durant l'année dernière, il n'a été fait aucune dépense imputable au capital sur les canaux Welland, Rideau, Carillon, Chambly, Beauharnois, Sainte-Anne et Saint-Ours. Les approvisionnements et matériaux pour les divers canaux continuent à être achetés, en majeure partie, au moyen de la concurrence, et l'on tient aux bureaux de ces canaux des livres indiquant les recettes et les livraisons des matériaux et des approvisionnements.

Frais d'entretien et de service du système des canaux pour l'année terminée le 30 juin 1899	$ 633,315 61
Revenu net des canaux, déduction faite des remboursements	369,044 38
Excédent des frais d'entretien et de service sur le revenu	$ 264,271 23

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Des subventions ont été accordées aux chemins de fer à la dernière session du Parlement, mais comme je l'ai dit précédemment, il n'est pas possible, en vertu des dispositions de l'Acte des subventions de la session dernière, d'indiquer clairement le montant de la subvention en argent accordée, vu que le montant de la subvention payable devra, en plusieurs cas, être basé sur le coût de chaque voie ferrée. Pour la même raison, il m'est impossible de donner le montant disponible de subvention en argent, mais je vais indiquer, comme ci-devant, le montant réellement payé ; j'indiquerai également le nombre de milles de chemins de fer pour lequel la subvention accordée par mille était disponible le 1er juillet 1898, ainsi que le nombre de milles de chemin de fer pour lequel une subvention en argent par mille a été accordée et qui ont été construits jusqu'au 30 juin 1899. On trouvera aussi le montant de la subvention accordée jusqu'au 1er novembre 1899.

On trouvera également un relevé de la subvention en argent par année payée jusqu'au 30 juin 1899, avec le nombre de milles construits ; aussi un tableau indiquant les chemins de fer qui ont reçu de l'aide sous forme de concessions de terres.

Montant des subventions en argent, à tant par mille, payées au 30 juin 1899	$18,858,592.16
Nombre de milles de chemins de fer pour lesquels la subvention en argent à tant par mille était payée le 30 juin 1899	5,863·71
Montant de la subvention payée jusqu'au 1er novembre 1899	$19,010,785.27
Subvention en argent, à tant par année, payée jusqu'au 30 juin 1899	$ 1,766,000.00
Nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent, à tant par année, construits au 30 juin 1899	252
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels une aide sous forme de concessions de terres a été autorisée	2,937·21
Nombre d'acres de terres dont la concession a été autorisée pour venir en aide à la construction de chemins de fer..	39,725,130

Les relevés qui précèdent ne comprennent pas les subventions en argent et en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, au chemin de fer Canada-Central et au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

Voici ce que les chemins de fer ont reçu en argent, savoir :—

Le chemin de fer Canadien du Pacifique	$ 25,000,000
" Canada-Central	1,525,250
" Esquimalt et Nanaïmo	750,000
Total	$ 27,275,250

En terres comme suit :—

	Acres.
Le chemin de fer Canadien du Pacifique	25,000,000
" Esquimalt et Nanaïmo	1,900,000
Total	26,900,000

STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique est pour la saison de 1898 ; elle a été préparée par M. R. Devlin le fonctionnaire chargé de la statistique des canaux.

Tableau donnant le nombre de tonnes de fret passant dans chaque canal, les péages perçus, et le nombre de voyages des vaisseaux passant dans chaque canal, pour l'année finissant le 31 décembre 1898.

Nom du canal.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages perçus.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal.
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburg — Canaux du Saint-Laurent	1,439,134	$ 90,854 93	11,548
Welland	1,140,077	168,598 07	2,384
Chambly	271,336	19,326 06	2,341
Ste-Anne, Carillon, Grenville — Canaux de l'Ottawa	549,986	36,920 62	2,401
Rideau	54,946	4,794 01	2,367
Murray	15,543	684 01	677
Trent	27,676	1,094 63	2,363
Saint-Pierre	64,490	2,876 32	1,692
*Saut-Sainte-Marie	3,055,287	Free.	3,675

* Ce canal a été ouvert à la navigation le 9 septembre, 1895.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

D'année en année, on a éprouvé beaucoup de difficultés à préparer le rapport annuel du ministère, vu le fait qu'un grand nombre de compagnies ont négligé de faire les rapports requis par la loi et n'ont tenu aucun compte des communications qui leur ont été adressées de temps à autres pour les presser d'envoyer leurs rapports. Je suggère qu'à l'avenir il soit intenté des poursuites légales afin de forcer les compagnies de chemin de fer de se conformer à la loi ; le coût des procès devant être payé par elles.

TABLEAU montrant l'accroissement des chemins de fer d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Nombre de milles exploités.	Année.	Nombre de milles exploités.
1835	0	1868	2,278
1836	16	1869	2,524
1837	16	1870	2,617
1838	16	1871	2,695
1839	16	1872	2,899
1840	16	1873	3,613
1841	16	1874	3,832
1842	16	1875	4,331
1843	16	1876	4,804
1844	16	1877	5,218
1845	16	1878	5,782
1846	16	1879	6,126
1847	54	1880	6,858
1848	54	1881	7,194
1849	54	1882	7,331
1850	66	1883	8,697
1851	159	1884	9,577
1852	205	1885	10,273
1853	506	1886	10,773
1854	764	1887	11,793
1855	877	1888	12,184
1856	1,414	1889	12,585
1857	1,444	1890	13,151
1858	1,863	1891	13,838
1859	1,994	1892	14,564
1860	2,065	1893	15,005
1861	2,146	1894	15,627
1862	2,189	1895	15,977
1863	2,189	1896	16,270
1864	2,189	1897	16,550
1865	2,240	1898	16,718
1866	2,278	1899	17,250
1867	2,278		

ACCIDENTS MORTELS arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1899.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres personnes tuées.	Total des personnes tuées.
Tués en tombant de wagons ou de locomotives	2	17	6	25
" en montant sur des trains ou en descendant	2	9	13	24
" en travaillant à former des trains	....	13	....	13
" en se mettant la tête ou les bras hors du châssis	....	....	....	....
" en attelant des wagons	....	10	....	10
" dans des rencontres ou des déraillements	12	18	1	31
" en se heurtant à des ponts	....	1	....	1
" en marchant ou en se tenant sur la voie	....	25	88	113
" par des explosions	....	2	....	2
" autrement	4	24	37	65
Total	20	119	145	284

Voici le résumé des tableaux pour les exercices clos le 30 juin 1898 et le 30 juin 1899.

—	État comparatif. 30 juin 1898.	État comparatif. 30 juin 1899.
Milles de chemins de fer achevés (voie posée)	16,870	17,358
" voies accessoires	2,248	2,402
" rails de fer, ligne-mère	248	178
" " d'acier "	16,622	17,180
" " " " voie double	553	562
Capital payé (y compris les quatre item suivants)	$941,297,037	$964,699,784
Subventions fédérales et provinciales payées	$161,136,218	$165,534,900
Avances " " "	$21,569,149	$20,468,245
Souscription d'actions (provinciales)	$300,000	$300,000
Subventions municipales payées	$15,660,668	$15,740,668
Milles de chemins de fer en fonctionnement	16,718	17,250
Produits bruts	$59,715,105	$62,243,784
Frais de roulage	$39,137,549	$40,706,217
Produits nets	$20,577,556	$21,537,567
Nombre de voyageurs transportés	18,444,049	19,133,365
Tonnes de marchandises transportées	28,785,903	31,211,753
Trains-milles	50,658,283	52,215,207
Voyageurs tués	5	20
Nombre d'élévateurs	108	163
Nombre de passages à niveau gardés—chemins publics	171	197
" " " non gardés " "	11,646	11,813
" viaducs en dessus	432	430
" passages à niveau d'autres chemins de fer	243	276
" raccordements avec "	349	347
" " embranchements	227	234
" locomotives possédées	2,026	2,142
" " louées	86	75
" wagons-lits et wagons-salons possédés	188	231
" " " loués	38	37
" voitures de 1re classe possédées	1,176	1,170
" " " louées	38	69
" voitures de 2e classe et d'immigrants possédées	623	621
" " " " louées	5	19
" fourgons à bagage, wagons-p. et wag.-messager. possédés	647	639
" " " " " loués	21	29
" wagons frigorifiques possédés	398	665
" " " loués	122	122
" wagons à bestiaux et wagons fermés à march. possédés	35,459	38,839
" " " " " " loués	3,361	3,112
" wagons à plate-forme découverte possédés	15,864	15,434
" " " loués	442	377
" wagons à houille et wagons basculants possédés	5,181	5,540
" " " loués	....	42
" voitures de conducteurs possédées	71	1,008
" " " louées	7	5
" fourgons à outils possédés	202	910*
" " loués	3	8
" chasse-neige possédés	292	302
" " loués	2	2
" flangers possédés	154	186
" " loués	1	1

* Y compris pelles à vapeur, moutons, wagons à réservoir, wagons-magasins, wagons à gravier, wagons pour pensionner les travailleurs, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

A l'honorable A. G. Blair,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

No 1.

CHEMINS DE FER.

CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,
BUREAU DU CHEF D'EXPLOITATION,
MONCTON, N.-B., 7 novembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses pour les gares.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.
11. Crédits spéciaux.

La longueur des voies ferrées en fonctionnement durant l'année a été de 1,314·67 milles. Sur ce chiffre l'Etat en possède 1,145·46 et exploite le reste, 169·21, en vertu d'un bail.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin de fer avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1898, de $55,668,913.95.

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

Agrandissement à Halifax	$ 63,945	84
" à Mulgrave	981	29
" à Moncton	20,000	00
" à Saint-Jean	195,534	59
" à Lévis	13,886	46
" à différents endroits	4,909	26
Prolongement jusqu'en eau profonde à Sydney-Nord	21,258	68
Pour augmenter la solidité des ponts en fer	49,990	39
Dommages aux terrains, division d'Oxford, de New-Glasgow et du Cap-Breton	426	26
Construction d'un élévateur à Saint-Jean	17,358	96
" " à Halifax	41,203	82
Dragage au quai de Pictou	999	75
" " de Pictou-Landing	26	80
Pour pourvoir à la construction d'une gare et d'une voie de garage à Humphreys	1,015	99
Pour construire un pont sur la tranchée dans le roc au nord de la rivière Elm-Tree	899	58

Salle d'attente des voyageurs et remise à marchandises à Richmond.......................$	1,500 00
Pour pourvoir à de nouvelles machines et appareils aux usines de Moncton........................	5,053 66
Appareil pour l'éclairage à l'électricité du steamer *Mulgrave*............................	3,000 15
Matériel roulant.....................................	619,999 26
Garnitures de matériel roulant, wagons à bagage.....	20,000 00
	$1,081,989 94
A déduire, embranchement d'Indiantown, crédit.....	60 00
	$1,081,929 94
Ce qui porte le coût total le 30 juin 1899 à	56,750,843 89

Agrandissement à Halifax.—Il a été fait du dragage. On a construit un quai de 600 pieds de longueur et de 160 pieds de largeur avec des piles créosotées et du pin résineux du sud. Sur ce quai on a placé un entrepôt de 525 pieds de longueur et de 126 pieds de largeur. Des voies de chemin de fer ont été construites dans l'entrepôt sur chaque côté ainsi qu'aux abords du quai.

Agrandissement à Mulgrave—On a construit un mur de soutènement en coffrage, fait du remplissage, et posé des voies de garage additionnelles.

Agrandissement à Moncton.—C'était pour compléter l'érection de la gare et disposer autrement la cour ; ainsi que pour du plombage, l'installation de l'éclairage à l'électricité, des plates-formes en asphalte, voies d'évitement, nivellement des égouts.

Agrandissement à Saint-Jean.—C'est pour l'achat d'une propriété au port de Saint-Jean afin d'y construire un vaste quai pour le trafic d'exportation et d'importation. Il y aura sur le quai un entrepôt pour le fret. La construction a été donnée à l'entreprise et fait des progrès.

Agrandissement à Lévis.—C'est pour l'achat d'un terrain afin d'y agrandir la cour du chemin de fer.

Agrandissement à différents endroits.—A Antigonish, l'on a déplacé le hangar à marchandises, prolongé les voies de garage, amélioré la cour ; à Jubilee on a construit une gare et un hangar à marchandises ; à Ross-Road on a acheté du terrain et bâti une remise à marchandises et une plate-forme ; à College-Bridge on a acheté un autre terrain additionnel et à Sylvester on a prolongé la plate-forme.

Prolongement jusqu'en eau profonde à Sydney-Nord.—C'est une continuation des travaux commencés l'année dernière et qui consistaient à prolonger le chemin de fer jusqu'au port, à construire un quai de 265 pieds de longueur et de 58 pieds de largeur, sur lequel on a érigé un entrepôt de 80 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur. Le quai et l'entrepôt sont utilisés.

Pour augmenter la solidité des ponts en fer.—Il a été acheté huit nouveaux ponts afin d'augmenter leur solidité. De cette façon l'on a renforcé d'une manière permanente dix-huit ponts.

Dommages aux terrains, divisions d'Oxford, de New-Glasgow et du Cap-Breton.—C'est pour terrain exproprié et services d'hommes de loi à ce sujet.

Pour construire un élévateur à Saint-Jean.—La construction a été donnée à l'entreprise ; la plus grande partie du bois de charpente est vendue sur les lieux et la fondation en partie construite.

Pour construire un élévateur à Halifax.—La construction a été donnée à l'entreprise et avance. La dépense est pour le bois de charpente et des paiements à faire aux entrepreneurs. La cité d'Halifax donne au chemin de fer pour cette construction la valeur de $49,907 en terrain et en deniers.

Pour draguer au quai de Pictou.—Ce travail a été fait par une drague du département des Travaux publics, mais il n'était pas terminé à la fin de l'année.

Pour draguer au quai de Pictou-Landing.—Il n'a rien été fait durant l'année, sauf que l'on a préparé un plan. On a eu beaucoup de difficulté à se procurer une drague.

Pour une gare et une voie de garage à Humphreys.—C'est le coût de la construction de la voie de garage.

Pour construire un pont sur la tranchée dans le roc au nord de la rivière Elm-Tree.—Ce travail est terminé, on a posé un pont en fer sur des culées de béton afin de faire passer le chemin par-dessus la voie ferrée.

Salle d'attente des voyageurs et hangar à marchandises à Richmond.—C'est un nouveau bâtiment de 62 pieds par 24 que l'on utilise.

Pour pourvoir à de nouvelles machines et nouveaux appareils aux usines de Moncton.—Ceci est pour des machines spéciales et des outils et leur installation.

Appareil d'éclairage à l'électricité pour le steamer "Mulgrave".—On a installé à bord du steamer une machine et une dynamo, un projecteur et d'autres lumières ; il y a aussi sur les quais des lampes dont les feux sont fournis par les dynamos du steamer.

Matériel roulant.—C'est pour l'achat de locomotives, de wagons-lits, wagons-buffets, wagons à voyageurs pour le jour, wagons-poste et à marchandises, chasse-neige et flanger dont on a eu besoin par suite du prolongement des chemins de fer et de l'accroissement des affaires.

Garnitures pour wagons à marchandises.—Ceci est pour l'achat d'un serre-frein à air comprimé et le posage dans les wagons. Il a été posé de ces serre-freins à trois cent cinquante wagons durant l'année, ce qui porte le total des wagons munis de cet appareil à 1,868.

COMPTE DU REVENU.

Les produits bruts et les frais d'exploitation pour l'année se comparent ainsi :—

Produits bruts	$3,738,331 44
Frais d'exploitation	3,465,686 21
Excédent	$ 272,645 23

Comparaison des produits bruts de l'année avec ceux de l'année précédente :—

Pour 1898-99	$3,738,331 44
" 1897-98	3,117,669 85
Augmentation	$ 620,661 59

Les produits du service des voyageurs se comparent ainsi :—

Pour 1898-99	$ 1,167,453 16
" 1897-98	$ 1,053,864 64
Augmentation	$ 113,588 52

Les produits du service des marchandises se comparent ainsi :—

Pour 1898-99	$ 2,348,096 58
" 1897-98	1,857,740 06
Augmentation	$ 490,356 52

Les produits du service des malles et des messageries se comparent ainsi :—

Pour 1898-99	$ 222,781 70
" 1897-98	206,065 15
Augmentation	$ 16,716 55

Les produits par mille de voie ferrée se comparent ainsi :—

Pour 1898-99	$ 2,843 55
" 1897-98	2,594 53
Augmentation	$ 249 02

Les produits par train-mille se comparent ainsi :—

	Cents.
Pour 1898-99	76·57
" 1897-98	78·82

Le nombre de voyageurs transportés se compare ainsi :—

Pour 1898-99	1,603,095
" 1897-98	1,528,444
Augmentation	74,651

L'augmentation s'est produite tant dans le nombre des voyageurs locaux que dans celui des voyageurs d'entier parcours.

Le poids des marchandises transportés se compare ainsi :—

Pour 1898-99	1,750,576
" 1897-98	1,434,576
Augmentation	316,185

L'augmentation s'est produite tant sur les marchandises d'entier parcours que sur les marchandises locales.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de commerce, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :—

Articles.	1897-98.	1898-99.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	987,408	1,157,250	169,842	
Boisseaux de grain	1,551,372	2,595,353	1,043,981	
Bois de construction, en pieds de superficie	254,093,816	306,554,031	52,460,215	
Têtes de bétail vivant	89,301	109,821	20,520	
Houille, tonnes	369,949	494,206	124,257	
Produits fabriqués, tonnes	319,608	399,527	79,919	
Cordes de bois de chauffage	29,896	58,960	29,064	
Tous autres articles, tonnes	234,278	198,571	...	35,707

Il y a eu augmentation comparativement à l'année dernière dans la quantité des articles suivants transportés, savoir : farines, grain, bois de construction, bois de chauffage, bétail, houille, extrait d'écorce de pruche, argile, pierre, sable, minerai, chaux et ciment, gypse, fer et autres métaux, beurre et fromage, foin et paille, poisson frais, séché et salé, huitres, sucre, lard frais et salé, peaux, cuirs, nouveautés, ferronnerie, épicerie ; et une diminution dans la quantité des articles suivants : briques, pommes de terre, navets, betteraves, carottes, homards de conserve, mélasse, bœuf frais et salé.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent ainsi avec ceux de l'année précédente :—

En 1898-99	$3,465,686 21
En 1897-98	3,257,648 51
Augmentation	$ 208,037 70

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'année dernière :—

Par mille-locomotive :—	centins.
En 1898-99	58·02
En 1897-98	66·87
Par mille-train :—	
En 1898-99	70·99
En 1897-98	82·37
Par mille de chemin de fer :—	
En 1898-99	$ 2,636 16
En 1897-98	2,711 02

Le loyer payable à la Compagnie de chemin de fer du Comté de Drummond et à la la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc n'est pas compris dans ce qui précède, vu que cela dérangerait la comparaison avec les années antérieures ; aucun article correspondant de dépenses relatif au coût d'aucune partie du chemin de fer n'ayant été inclus auparavant dans les frais d'exploitation.

La superstructure, les constructions et tous les travaux d'art du chemin de fer ont reçu des réparations complètes.

Le nombre de traverses renouvelées s'est élevé à 490,368.

La voie a été reballastée sur un parcours de quatre-vingt-dix milles.

Huit milles et deux tiers de nouvelles voies d'évitement ont été posées à divers endroits.

Les ponts sur toutes les parties de la ligne ont subi les réparations nécessaires, et sept ponts en bois ont été démolis et remplacés par des ponts neufs en acier.

Les clôtures ont subi les réparations nécessaires, et soixante milles et demi de clôtures neuves ont été érigés.

Les paraneiges ont été réparés et huit cent soixante perches de paraneiges ont été renouvelées.

Les quais aux divers endroits ont subi les réparations nécessaires.

Les bâtiments sur toutes les parties de la ligne ont subi les réparations nécessaires.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et est en bon état.

On a acheté une locomotive, il en a été reconstruit deux dans les boutiques du chemin de fer, et cent onze ont subi des réparations importantes.

Les wagons à marchandises ont été réparés et deux cent quatre ont été reconstruits.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$1,103,202 43
Valeur du matériel utilisé	1,336,057 85
Valeur du vieux matériel vendu	98,852 32

Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice :—

Matériel ordinaire, y compris le combustible	$ 352,299 87
Rails et attaches de fer et d'acier	179,613 91
Vieux matériel à vendre	21,263 94
Total	$ 553,177 72

La neige nous a donné beaucoup de peine durant la dernière partie de l'hiver de 1898-1899, et il a été dépensé plus de soixante-dix mille dollars pour l'enlever.

Les réservoirs à la jonction de Saint-Charles ainsi qu'à Canaan ont été accidentellement détruits par le feu en janvier 1899.

Le 25 janvier 1899, il s'est produit trois affouillements sur la voie dans la partie est de la ligne, et le 20 avril 1899 un dans la partie ouest de la ligne ; ces accidents ont causé un peu de retards, mais il n'y a pas eu d'arrêt dans la circulation et les dommages ont été réparés bientôt après.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr. COMPTE DU CAPITAL, exercice clos le 30 juin 1899. Av.

		$ c.	$ c.			$ c.
1898.				1898.		
30 juin...	Coût du chemin de fer Intercolonial, à jour..	48,397,445 15		30 juin...	Par le gouvernement fédéral......	55,668,913 95
	" de Prolongement-Est, à jour..	1,324,042 81				
	" Oxford et New-Glasgow, à jour.	1,950,820 60				
	" du Cap-Breton, à jour..	3,875,640 47				
	" du Cap-Breton et Oxford et New-Glasgow, à jour..	57,501 89				
1899.	Coût du serv. de passage des convois au détroit de Canso, à jour..	63,463 03				
			55,668,913 95			
30 juin...	Dépense de l'année courante:—					
	Agrandissements, Moncton	20,000 00				
	" Saint-Jean	195,534 59				
	" Lévis	13,886 46				
	" Halifax	63,945 04				
	" Mulgrave	981 29				
	" à différents endroits	4,909 26				
	Prolongement à l'eau profonde, Sydney-Nord	21,258 68				
	Pour augmenter la solidité des ponts en fer	49,990 39				
	Terrains et dommages (chemins de fer O. et N.-G. et C.-B.)	426 26				
	Elévateur à Saint-Jean	17,358 96				
	" à Halifax	41,203 83				
	Matériel roulant	619,999 26				
	Gare et voie d'évitement à Humphreys	1,015 99				
	Pour construire un pont sur la tranchée dans le roc, au nord de la rivière Elm-Tree	899 57				
	Garnitures pour wagons à marchandises	20,006 00				
	Salle d'attente des voyag. et hangar à march. à Richmond	1,500 00				
	Appareil d'éclairage à l'électricité, steamer *Mulgrave*	3,000 15				
	Pour draguer au quai de Pictou-Landing	26 80				
	" " de Pictou	999 75				
	Pour pourvoir à de nouvelles machines, usines de Moncton	5,053 66				
		1,081,989 94				
	Av.			1899.		
	Embranchement d'Indiantown	60 00				
			1,081,929 94	30 juin...	Par le gouvernement fédéral......	1,081,929 94
			56,750,843 89			56,750,843 89

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. Compte du revenu, exercice finissant le 30 juin 1899. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1899.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice finissant le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
1,031,630 81	Traction, relevé n° 1	1,100,190 62	1,053,864 64	Voyageurs	1,167,453 16
733,366 18	Voitures " n° 2	731,266 31	1,857,740 06	Marchandises	2,348,096 58
861,727 62	Entret. de la voie et trav., rel. n° 3	849,322 51	206,065 15	Malles et divers	222,781 70
400,164 67	Gares, relevé n° 4	453,971 00			
209,547 59	Frais généraux, relevé n° 5	258,039 66			
21,211 64	Circulation	72,896 11			
3,257,648 51		3,465,686 21			
70,000 00	Loyer de lignes	210,000 00			
3,327,648 51		3,675,686 21	3,117,669 85		3,738,331 44
....	Balance	62,645 23	209,978 66	Balance	....
3,327,648 51		3,738,331 44	3,327,648 51		3,738,331 44

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Traction.—(Relevé n° 1.)

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
13,816 55	Appoint. de l'ingén. mécani. en chef et des commis, dép. de bureau et de voyage	13,168 13
276,117 52	Gages des conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs	317,748 69
388,267 88	Combustible	467,480 30
31,424 28	Huile, suif, chiffons et menus articles	29,846 39
276,068 39	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage	221,150 55
29,371 80	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs	32,325 07
16,564 39	Divers	18,471 49
1,031,630 81		1,100,190 62

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Nº 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS.—(Relevé nº 2.)

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
86,371 77	Réparations aux voitures à voyageurs	74,687 97
22,276 39	" wagons-poste, à messageries et à bagage	12,964 51
232,116 81	" wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs	172,634 33
6,308 67	" chasse-neige et flangers	5,090 40
265,557 31	Salaires des conducteurs, des préposés aux bagages et des serre-freins	317,994 42
17,213 63	Huile et chiffons pour garniture	13,395 32
71,712 71	Menus approvisionnements et combustible	91,442 71
31,806 89	Divers	43,056 65
733,366 18		731,266 31

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Nº 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.—(Relevé nº 3.)

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
7,854 32	Ingénieur en chef et ingénieurs, commis, et dépenses de bureau et de voyage	10,041 95
404,230 28	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites	425,872 93
67,139 13	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites	38,624 71
143,932 70	Traverses	99,163 35
99,540 05	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses-bestiaux, les clôtures, etc	111,067 44
9,443 16	Réparations aux quais	6,562 33
56,234 47	" aux bâtiments et trottoirs, annexes et prolongements compris	69,404 53
11,495 07	" à l'outillage	14,516 00
58,370 90	Pour enlever la glace et la neige	70,104 71
3,487 54	Divers	3,964 56
861,727 62		849,322 51

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des gares.—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
313,414 89	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs de garage, aiguilleurs et journaliers	365,429 78
86,749 79	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais	88,541 22
400,164 67		453,971 00

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses générales.—(Relevé n° 5.)

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
93,772 74	Gérant général, inspecteurs de district, directeurs de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	109,200 96
30,905 52	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissier, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	33,820 42
8,348 66	Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises	14,871 25
24,513 00	Passages d'eau	28,712 42
3,213 34	Dépenses pour lignes télégraphiques (non compris le salaire des télégraphistes)	5,184 30
26,630 79	Divers—Impressions, publicité, etc	27,483 77
22,163 54	Frais d'agences	38,766 54
209,547 59		258,039 66

E. et O. E.,
Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr. COMPTE DU MATÉRIEL EN GÉNÉRAL—Exercice finissant le 30 juin 1899. Av.

1898.		$ c.	$ c.	1899.		$ c.	$ c.
30 juin	Solde		468,462 20	30 juin.	Distribution pendant l'année	1,336,057 85	
1899.					Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer, etc.	23,875 29	
					Vente de vieux matériel	98,852 32	
30 juin	Achats pendant l'année	1,103,202 43					1,458,785 46
	Dépenses d'autres divisions	385,015 41			Solde :—		
	Main-d'œuvre, etc.	43,499 80			Matériel ordinaire, y compris le combustible	352,299 87	
	Bordereaux de paye des employés	11,783 34			Rails et attaches en fer et en acier	179,613 91	
			1,543,500 98		Vieux matériel à vendre	21,263 94	
							553,177 72
			2,011,963 18				2,011,963 18

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. — Bilan général, exercice clos le 30 juin 1899. — Av.

Dt.		$ c.
Caisse		1,167 70
Gare		67,824 87
Matériel en général—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	$352,299 87	
Rails et attaches de fer et d'acier	179,613 91	
Vieux matériel à vendre	21,263 94	
		553,177 72
Comptes des ministères—		
Postes	$ 38,428 23	
Travaux publics	74 55	
Marine et Pêcheries	409 06	
Milice et Défense	3,477 05	
		42,388 89
Chemin de fer Canadien du Pacifique, matériel roulant		22,446 90
" Dominion-Atl.—compte du trafic	$ 962 09	
" " —compte général	494 07	
		1,456 16
" Canada-Eastern—compte du trafic	$ 5,891 09	
" " —compte général	5,659 17	
		11,550 26
" Canadien du Pacifiq.-compte génér.	$ 11,241 20	
" Can. du Pac., div. du N.-B.—c. gén.	3,428 56	
		14,669 76
" Grand-Tronc—compte du trafic	$ 1,366 74	
" " —compte général	6,517 40	
		7,884 14
Loyers		4,018 85
Marchandises non réclamées		77 24
Chemin de fer Québec-Central		4,280 12
" Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard		17 90
" Caraquet		750 16
" Kent-Northern		62 56
" Moncton et Bouctouche		73 05
" de la Baie-des-Chaleurs		2,065 27
" Elgin et Havelock		3 78
" Boston et Maine		27 75
" Salisbury et Harvey		0 65
Great Eastern Fast Freight Line		2 43
Swift Refrigerator Line		5 35
Chemin de fer Michigan-Central		9 66
" de la Pensylvanie		0 69
" Vermont-Central		9 02
" Central de la Nouvelle-Ecosse		1 81

Av.	$ c.
Par le gouvernement	821,128 28
Compte indéterminé	4,222 74
Chemin de fer de Chatham	0 07
" Canadien du Pacifique—compte du trafic	6,386 01
Cie des wagons-palais Pullman	661 42
Canada Coals and Railway Company	57 66
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	72 08
" de Témiscouata	14 64
" de l'Ile du Prince-Edouard	497 06
Compagnie de Navigation à la vapeur de Charlottetown	8 10
National Despatch Line	5 87
Ligne du Canada-Atlantique et P.	847 67
Coldbrook Rolling Mills Company (nouveau compte)	247 30

Chemin de fer de la Vallée de la Tobique		2,739 25
" Canada-Atlantique		176 40
" New-York Central et Rivière-Hudson		3 56
Sherbrook Tank Line		1 21
Chemin de fer Maine-Central		2 19
" Détroit, Grand-Haven et Mil.		13 22
National Car Company		7 34
Chemin de fer des Comtés-Unis		6 00
" de la Vallée Lehigh		0 83
" Galveston, Harrisburg et S. A.		0 63
Southern Despatch Lumber Line		0 85
Chemin de fer Pittsburg, Cincinnati, C. et Saint-Louis		2 66
" Duluth, South-Shore et Atlantique		0 55
" Terreneuve		443 06
" Montréal et Atlantique		0 76
Vermont and Province Line		0 57
Chemin de fer Cincinnati, Hamilton et Dayton		2 57
Ligne directe de Saint-Louis et Cairo		0 49
Chemin de fer du Comté de Drummond		12,965 90
" des Comtés de l'Ouest—Compte général.	15,893 35	
" " " —Compte du trafic	64 57	
		15,957 92
Chemin de fer Springhill et Parrsboro		3,161 99
" Halifax et Cap-Breton		1,151 42
" d'embranchement d'Elgin		726 10
" Saint-Martin et Upham		15 13
" New-York and New-England		2 57
" Chicago and West Michigan		0 72
" Cleveland, Cin., Chic. et St-L		14 54
" Banger et Aroostook		0 36
" Indiana, Illinois et Iowa		5 00
" Toronto, Hamilton et Buffalo		1 60
Compagnie de messageries Canadienne		4,800 00
Ligne de steamers Allan		1,892 13
Compagnie houillère d'Acadie		642 38
" Intercoloniale		1,270 90
Compagnie de chemin de fer et de houille Cumberland		209 10
Compagnie houillère Dominion		90 56
Association d'assurances des employés du ch. de fer Intercolonial		204 99
Voie de service de la Cie de Filature de Halifax		5,801 97
Compagnie de télégraphe Western Union		724 88
Steamer *Admiral*		1,642 85
Wagon *Ottawa*		264 17
" *Victoria*		372 31
Compagnie d'acierie de la Nouvelle-Ecosse		11 08
Compagnie du pont de Saint-François		49 59
Compagnie de télégraphe Grand-Nord-Ouest		21 48
Ateliers de locomotives Baldwin		181 10
Goelette *Soudan* et propriétaires		139 01
Ville de Fraserville		48 13

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Dt. — Bilan général, exercice clos le 30 juin 1899. — Av.

		$ c.		$ c.
SS. *Gallia*		24 54		
Record Foundry and Machine Company		64 30		
Usines Polson		273 25		
Ville de Dartmouth		32,000 00		
Cie de tramway de Saint-Jean		31 00		
Cie de wagons et de fonderie d'Ontario		1,276 00		
Remises détruites		788 81		
Goélette *Mary-Jane*		71 30		
Cie de laminoirs de Coldbrook		1,967 41		
SS. *Mayflower*		53 38		
Union Bearing Company		928 18		
Gares—				
Nauwigewauk	$ 3 00			
Glengarry	5 00			
Bloomfield	25 21			
Coal-Branch	65 84			
Weldford	55 00			
Sainte-Luce	80 00			
Bic	22 00			
Saint-Arsène	107 12			
Dalhousie	19 69			
Valley	6 65			
Iona	72 71			
Nappan	40 00			
Kent-Junction	28 38			
Ile-Verte	25 00			
Gloucester-Junction	78 87			
Campbellton (marchandises)	25 00			
Derby-Junction	231 04			
		890 51		
Comptes individuels		6,035 60		
Total		834,148 90	Total	834,148 90

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, exercice terminé le 30 juin 1899.

——	1898.	1899.
Longueur de la voie	1,201·63	1,314·67
Nombre de milles parcourus par les locomotives	4,871,387	5,974,170
" " convois	3,955,009	4,881,695
" " wagons	43,189,745	53,422,606
Recettes par mille pour chaque locomotive ... Cents	64·00	62·57
" " de chemin de fer ... Dollars	2,594 53	2,843 55
Rapport centésimal des recettes provenant des voyageurs aux recettes brutes	33·80	31·23
" " marchandises "	59·59	62·81
" " autres recettes "	6·61	5·96
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—		
Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs ... Cents	5·67	5·32
Combustible ... "	7·97	7·83
Huile, suif, chiffons et menus articles ... "	·65	·50
Réparation des locomotives ... "	5·67	3·70
Eau et réparation des réservoirs ... "	·60	·54
Divers ... "	·34	·31
Total	20·90	18·20
Appoint. de l'ingén.-mécanicien en chef et dépenses de bureau et de voyage.	·28	·22
Total	21·18	18·42
Traction—par mille parcouru par les locomotives ... Cents	21·18	18·42
Dépenses des wagons " ... "	15·05	12·24
Entretien de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. "	17·69	14·22
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives ... "	8·21	7·60
Dépenses générales " " ... "	4·30	4·32
Parcours des wagons " " ... "	·44	1·22
Total	66·87	58·02
Loyer des lignes affermées	1·44	3·51
Total par mille parcouru	68·31	61·53
Traction—par mille parcouru par les convois ... Cents	26·08	22·53
Dépenses des wagons " ... "	18·54	14·98
Entretien de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. "	21·79	17·40
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives ... "	10·12	9·30
Dépenses générales " " ... "	5·30	5·29
Parcours des wagons " " ... "	·54	1·49
Total	82·37	70·99
Loyer des lignes affermées	1·17	4·30
Total par milles, parcouru par les convois	84 14	75·29
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer :—		
Ordinaires ... Dollars	2,711 02	2,636 16
Loyer des lignes affermées ... "	58 25	159 74
	2,769 27	2,795 90

E. et O. E.

MONCTON, N. B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Nº 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Crédits spéciaux—(Relevé nº 26).

Quatre mois terminés le 30 juin 1898.	Loyer des lignes affermées.	Année terminée le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
46,666 68	Loyer du ch. de fer Grand-Tronc—De la courbe de la Chaudière à la Chaudière, et de Ste-Rosalie à Montréal, y comp. le pont Victoria et terminus à Montréal	140,000 00
23,333 32	Loyer du chemin de fer du Comté de Drummond—De Chaudière à Sainte-Rosalie et l'embranchement de Nicolet	70,000 00
	Exploité comme partie du chemin de fer Intercolonial.	
70,000 00		210,000 00

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 27 juillet 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service du génie pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

VOIE.

Dans le cours de l'exercice, sur une distance de un mille, les vieux rails d'acier de $4\frac{1}{4}$ pouces, pesant 58 livres à la verge ont été levés et remplacés par des rails neufs de $4\frac{1}{2}$ pouces, du poids de 67 livres à la verge.

Sur une distance de trois milles, les rails de 67 livres usés aux bouts ont été enlevés, coupés et reposés.

TRAVERSES.

On a renouvelé durant l'année 490,368 traverses ordinaires et 247 jeux de traverses d'aiguillage.

BALLASTAGE.

152,973 verges cubes de ballast ont été répandues durant l'année sur diverses parties de la ligne où le besoin s'en faisait sentir.

SÉMAPHORES ET AIGUILLES.

On a érigé de nouveaux signaux télégraphiques aux stations suivantes :—Halifax (4), Saint-Jean (2), Norton, Penobsquis, Belledune, Charlo, Millstreams, Cedar-Hall, Moosepark (2), Foresdale (2), Maddington-Falls (2), Saint-Léonard (2), Mitchell (2), Saint-Cyrille, (2), Saint-Germain (2), Saint-Eugène (2), Saint-Edouard (2), Sainte-Rosalie.

Les signaux de stations ont été renouvelés à Kent-Junction, Chatham-Junction, Derby-Junction, Bearer-Brook, Bartibogue, Mitchell, Carmel, Saint-Germain et Saint-Edouard.

On a posé à Truro un sémaphore mu à l'électricité.

Tous les autres sémaphores, aiguilles et signaux de stations sur le parcours entier de la ligne ont été examinés, réparés et peinturés quand c'était nécessaire.

VOIES DE GARAGE.

Durant l'année on a construit huit milles et deux tiers de nouvelles voies d'évitement à différents endroits le long de la ligne.*

CLÔTURES.

Il a été construit à différents endroits de la ligne dans le cours du dernier exercice soixante milles et demi de nouvelles clôtures en fil métallique barbelé, en treillis métallique et fil métallique de Page. On a aussi fait des réparations considérables aux clôtures dans les différentes divisions de la ligne. A Halifax on a construit une clôture à piquets de 600 pieds.

---

* NOTE.—Cela comprend 5,000 pieds de voie posés dans la cour de Moncton et 4,670 pieds au termini en eau profonde à Halifax par suite de l'agrandissement opéré à ces endroits.

PARANEIGES.

Dans le cours de l'exercice il a été érigé 14,189 pieds de nouveaux paraneiges, et il a été fait de fortes réparations aux paraneiges et clôtures-paraneiges où cela a été trouvé nécessaire sur toute l'étendue de la ligne. On a aussi construit 560 pieds de paraneiges temporaires dans la division du Prolongement-Est.

QUAIS ET CHEVALETS.

A la jetée nº 4, terminus en eau profonde à Halifax, on a exhaussé le viaduc sur chevalets pour le transport de la houille, puis examiné et réparé les planchers, ouvertures et portes. On a aussi fait les réparations nécessaires au caisson situé en avant de la remise.

A la jetée nº 5, terminus en eau profonde, on a enfoncé 20 nouveaux pilotis et réparé le plancher.

A Richmond les piles 6, 7 et 8 ont été examinées et réparées où c'était nécessaire.

A Mulgrave on a fourni 9 nouvelles défenses et renouvelé le revêtement de l'angle du quai. Il a été construit une aile de 40 pieds de longueur de 10 pieds par 8 à partir du caisson jusqu'au rivage pour renforcer le caisson et protéger la nouvelle voie de garage contre les grandes mers. On a également renouvelé 80 pieds du caisson sur le côté du rivage du dock de transbordement.

A Pictou-Landing on a renouvelé 351 pieds par 21 pieds du côté nord du quai ouest à partir du point de mi-marée en montant afin de donner des facilités au commerce d'expédition.

A la Pointe Tupper l'on a réparé le quai où c'était nécessaire.

A Pictou, de fortes réparations ont été faites aux quais de l'ancienne station et du hangar à marchandises.

A la jonction de Spring-Hill on a placé des courbes additionnelles entre les courbes existantes du viaduc sur chevalets pour le transport de la houille.

A Amherst et Dorchester les chevalets ont été examinés et réparés.

A Saint-Jean l'on a fait de fortes réparations au quai au terminus en eau profonde.

A la Pointe-du-Chêne l'on a enlevé et renouvelé 100 pieds en superficie du quai, lesquels étaient en très mauvais état. Ce travail n'est pas tout à fait terminé.

A Newcastle il a été fait de grandes réparations au quai pour offrir de meilleures facilités au commerce d'expédition.

A Rimouski l'on a fait les réparations nécessaires aux abords du quai.

A la Rivière-du-Loup le quai a été examiné et réparé.

A Saint-Charles le hangar à houille et le viaduc sur chevalets ont été examinés et réparés.

A Lévis le quai a été examiné et l'on a fait les réparations où il y avait lieu.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A la station de North Street, Halifax, il a été fait de grandes réparations à la toiture en verre de la remise des convois; l'on a aussi fait les réparations nécessaires à la plate-forme, cabinets à l'anglaise, etc.

A la remise en brique nº 1 des marchandises, terminus en eau profonde, on a réparé le plancher et établi un système parfait de drainage de la toiture du bâtiment, le mettant en communication avec l'égout situé au-dessous de la remise.

A Richmond l'on a renouvelé deux sections de la toiture de la remise à locomotives qui s'étaient effondrées, fourni six nouveaux tourne-broches à courant d'air et tuyaux de cheminée, et réparé le plancher et les cendriers des locomotives.

La toiture de la boutique du ferblantier a été recouverte en bardeaux.

L'on s'est procuré de nouvelles poutres pour les fossés de l'usine des machines et l'on a réparé le plancher où c'était nécessaire.

Les parcs à bestiaux ont été examinés et réparés.

Les remises à houille au terminus en eau profonde ainsi qu'à Richmond ont été examinées et réparées, et l'on a posé un nouveau plancher dans le bâtiment que le chemin de fer Dominion-Atlantic utilise comme dépôt d'huile de pétrole.

A Millview, l'on a construit une nouvelle gare et plate-forme.

A Bedford, on a posé un plancher en bois dur dans le bureau du chef de gare.

A la jonction de Windsor, il a été construit une nouvelle fondation à la remise des marchandises et l'on a recouvert en bardeaux un côté du toit.

A Emsdale, l'on a fait les réparations nécessaires aux plates-formes.

A Stewiacke, des nouvelles pièces de charpente ont été placées sous le bâtiment de la station et l'on a construit une addition de 35 pieds à la remise des marchandises. La platcforme a aussi été prolongée de 60 pieds, et celle du hangar à marchandises de 30 pieds. L'on a aussi enclos un nouveau parc à bestiaux.

A Hilden, le toit de la gare a été recouvert en bardeaux et l'on a fourni une contre-porte.

A Truro, l'on a posé un plancer en bois dur dans la salle d'attente des dames. La boutique du forgeron a été examinée et réparée Un certain nombre de pièces de bois des cendriers à locomotives ont été renouvelées,et l'on a posé six nouveaux tourne-broches et tuyaux de cheminée dans la remise des locomotives. De nouveaux planchers ont été posés dans le magasin à l'huile et la chambre du préposé au garage.

A West-River, l'on a fait les réparations nécessaires aux portes et fenêtres du hangar à marchandises.

A Riversdale, l'on a recouvert en bardeaux les toits du hangar à houille et du réservoir.

A Glengarry, le toit du hangar à houille a été recouvert en bardeaux et l'on a fourni quatre double-châssis pour la gare.

A New-Glasgow, l'on a renouvelé parties des quais des voyageurs et des marchandises et l'on a examiné, réparé et peinturé les toits du hangar à marchandises et de la salle des bagages. L'on a aussi peinturé les ornements du bâtiment de la gare.

A Stellarton, le toit de la remise aux locomotives a été examiné et réparé et l'on a fait au bâtiment les autres réparations nécessaires.

L'on a fourni un certain nombre de double-châssis ainsi qu'une contre-porte pour la gare. Les répartions nécessaires ont été exécutées au bureau du chef de gare et à la plate-forme des marchandises.

A la halte de Lourdes, la plate-forme a été renouvelée et l'on a réparé l'intérieur de la gare.

A Pictou-Landing, l'on a renouvelé un certain nombre des poutres de la remise aux locomotives et fait d'autres réparations à la toiture.

A Trenton, on a fait les réparations nécessaires aux portes de la salle d'attente et du hangar à marchandises.

A Piedmont, on a réparé la toiture de la cuisine.

A Avondale la plate-forme a été remontée.

A Marshy-Hope on a peinturé le toit de la gare, réparé la plateforme et fourni une contre-porte.

A Tracadie on a peinturé les murailles intérieures du bureau du chef de gare de la salle d'attente, des chambres d'habitation ainsi que le toit de la gare.

A Monastery le hangar à marchandises a été peinturé.

A Havre au-Bouche on a construit un portique en arrière de la gare, a l'usage du chef de gare.

A Mulgrave, le hangar à marchandises a été examiné, réparé et peinturé. Le toit de la glacière a été recouvert en bardeaux et l'on a réparé et peinturé le bâtiment. On a examiné le toit de la remise à locomotives et posé une nouvelle couche de papier goudronné et de poix. Les réparations nécessaires ont été faites à toutes les gares et plates-formes de la Pointe-Tupper à Sydney.

A Westville la plateforme des marchandises a été examinée et l'on y a posé un nouvel abri.

A Pictou on a réparé le hangar à marchandises sur le quai. On a construit un bâtiment pour l'emmagasinage de la glace, et la remise aux locomotives a été examinée et réparée où c'était nécessaire.

A Scotch-Hill la chambre des bagages a été convertie en salle d'attente.

A Meadowville on a enclos un nouveau parc à bestiaux et l'on a examiné et réparé la gare.

A Denmark, Tatamagouche et Oxford on a placé de nouveaux abris au-dessus des plates-formes.

A Malagash il a été construit un hangar à marchandises.

A Belmont et Folleigh les toits des gares et hangars à marchandises ont été examinés, réparés et peinturés.

A la jonction d'Oxford, le hangar à houille a été examiné et réparé. On a posé un nouveau toit Sparham sur le hangar aux marchandises et examiné et réparé le toit de la remise aux locomotives.

A Westchester le toit de la cuisine a été exhaussé, le bureau du chef de gare agrandi, on a posé des planchers en bois dur dans le bureau et la salle d'attente, et les plates-formes ont été examinées et réparées. Un côté de la toiture du hangar à marchandises a été recouvert en bardeaux. On a peinturé la boiserie à l'extérieur comme à l'intérieur de la gare. Peinturé également la remise à marchandises.

A Greenville on a construit une plate-forme de 100 pieds par 10.

A Thompson la gare et la remise aux marchandises ont été exhaussées, on a posé en dessous de nouvelles sablières puis fait à la gare des réparations générales. La nouvelle boiserie de la gare et du hangar aux marchandises a été peinturée.

A la jonction de Springhill on a examiné et réparé le toit du hangar à marchandises et de la salle des bagages et posé un nouveau toit Sparham. De nouvelles sablières ont été posées sous la gare. Les réparations nécessaires ont été faites à la plate-forme des voyageurs. Les murs extérieurs de la gare, du hangar à marchandises et de la salle des bagages ont été peinturés. On a aussi peinturé le bureau du chef de gare et la salle d'attente.

A Athol on a posé de nouvelles sablières sous la gare et le bâtiment a été examiné et réparé. La plate-forme des voyageurs a été renouvelée.

A Maccan le toit de la gare a été recouvert en bardeaux.

A Nappan on a renouvelé 100 pieds de la couverture de la plate-forme.

A Amherst on s'est procuré de nouvelles dalles pour la gare, le hangar à marchandises et le restaurant. De nouvelles sablières ont été placées sous le restaurant, le plancher a été réparé, on a installé des cabinets à l'anglaise et le bâtiment a été peinturé. La plate-forme des voyageurs a été renouvelée.

A Aulac on a peinturé les murs intérieurs de la gare, du bureau et de la salle d'attente.

A Sackville on a prolongé la plate-forme de 100 pieds par 12 et enclos un nouveau parc à bestiaux.

A Dorchester en haut on a construit une plate-forme avec abords.

A Memramcook le toit de la gare a été examiné et réparé.

A Calhouns la plate-forme a été renouvelée.

A Pointe-du-Chaîne le toit de la remise aux locomotives a été examiné, réparé et recouvert d'une toiture Sparham. Le toit du hangar à marchandises a été recouvert en bardeaux.

A Moncton les bâtiments (2) de l'inspecteur des wagons ont été transportés du côté nord au côté sud de la voie et l'on a construit une addition de 24 pieds à une extrémité des bâtiments à l'usage des préposés aux garages.

La boutique du forgeron de la voie, celle du menuisier et le magasin ont été transportés de l'extrémité est à l'extrémité ouest de la cour près de l'Y. Les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments après le déplacement.

Une partie du côté sud de la toiture de la boutique des machines a été recouverte de bardeaux et l'on a fait les réparations nécessaires au toit de la remise aux locomotives.

A Anagance la plate-forme des voyageurs a été examinée et réparée.

A Penobsquis la plate-forme a été renouvelée.

A Sussex l'on a recouvert en bardeaux les toits de la remise aux locomotives et de la remise des plaques tournantes, ainsi qu'une partie de celui de la gare.

A Apohaqui les plates-formes ont été examinées et réparées où c'était nécessaire.

A Norton, on a renouvelé les plates-formes.

A Bloomfield la plate-forme de la gare a été renouvelée.

A Hampton et à Nauwigewauk on a recouvert en bardeaux la moitié des toits des bâtiments de la station.

A Jubilee on a construit une nouvelle gare. Aussi une plate-forme de 374 pieds de longueur.

A Model-Farm la plate-forme de la gare a été renouvelée.

A Quispamsis la plate-forme a été examinée et réparée.

A Rothesay les toits de la gare, de la verandah et de la remise à houille ont été recouverts en bardeaux et l'on a réparé la plate-forme.

A Torryburn et à Brookville on a recouvert en bardeaux les toits des gares.

A Coldbrook on a recouvert en bardeaux la gare et le hangar aux marchandises.

A Saint-Jean on a examiné et réparé le toit de la remise aux locomotives. Un nouveau cendrier a été construit et tous les autres cendriers ont été examinés et réparés. De nouvelles pièces de bois ont été placées au-dessus de chaque cendrier.

Les réparations nécessaires ont été faites aux magasins et à la remise à houille. On a construit deux nouvelles maisons pour les cantonniers. La plate-forme du bagage a été examinée et réparée. On a aussi examiné et reparé les portes et fenêtres de la remise aux marchandises du chemin de fer Canadien du Pacifique, de la remise à farine et des entrepôts de marchandises anglaises. De nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans le corridor principal et le salon de l'habitation du chef de gare, et l'on a fait les autres réparations nécessaires. D'importantes réparations ont été faites au châssis vitré de la remise des convois.

De fortes réparations ont été exécutées à toutes les plates-formes de Moncton à la jonction de Chatham. A cette dernière station on a construit un drain en bois de 800 pieds de longueur à partir de la station jusqu'au ruisseau. Les réparations nécessaires ont été faites à la remise des wagons et à celle de la pompe. On a obtenu un nouveau wagonnet pour les cantonniers.

A la jonction de Derby la plate-forme de la station a été examinée et réparée.

A Newcastle on a fait des réparations aux plates-formes. Le plancher de la remise aux locomotives a été examiné et réparé. Les réparations nécessaires ont été exécutées au hangar à houille et aux boîtes à houille.

A Millerton la plate-forme a été réparée.

A Indiantown on a recouvert en bardeaux le toit de la gare et réparé le plancher de la remise aux locomotives.

A Bathurst la plate-forme a été renouvelée.

A Nash's-Creek, le toit de la gare a été examiné, réparé et peinturé.

A New-Mills on a fait les réparations nécessaires aux toits de la gare et du hangar à marchandises, puis l'on a peinturé.

A Charlo le toit du hangar à marchandises a été recouvert en bardeaux.

A Dalhousie on a examiné, réparé et peinturé la gare et le hangar à marchandises. Les réparations nécessaires ont été faites à l'habitation de la gare.

A la jonction de Dalhousie la plate-forme a été prolongée de 175 pieds.

A Campbellton on a installé une chambre de bain à l'usage du chef de gare, et réparé en général l'habitation. Le bureau du chef de gare a également été réparé. On a posé un plancher en bois dur dans l'habitation du contremaître des locomotives, et boisé dans la salle à manger.

La glacière a été agrandie de 30 pieds par 20. Examiné, réparé et peinturé les toits de la gare et de la glacière. Fait des réparations générales à la maison du surintendant de division.

Les réparations nécessaires ont été exécutées à la boutique des machines et à la remise aux locomotives, et l'on a fourni trois tourne-broches à courant d'air en terra cotta et 15 feuilles de tuyau pour ce dernier bâtiment.

Le toit de la boutique du forgeron a été recouvert en bardeaux. On a renouvelé les plates-formes.

A Métapédia on a réparé les chambres d'habitation de l'agent et posé un nouveau plancher en bois dur. Les réparations nécessaires ont été aussi exécutées à la salle d'attente et au bureau. Les murs extérieurs de la gare, du hangar à marchandises et de

l'habitation du contremaître des cantonniers ont été examinés, réparés et peinturés. Un plancher en bois dur a été posé dans ce dernier bâtiment. La plate-forme des voyageurs a été prolongée de 300 pieds.

A Assametquaghan le toit de la cuisine a été recouvert en bardeau et peinturé ; on a aussi examiné réparé et peinturé le toit de la gare.

A Amqui on s'est procuré une nouvelle contre-porte pour la gare, et les fenêtres ont été réparées.

A Cedar-Hall la partie supérieure de la gare a été convertie en maison d'habitation pour l'agent, et l'on a fourni quatre double-châssis.

A Sayabee la gare a été examinée et réparée et l'on a revêtu en bois le bureau du chef de gare.

A Petit-Métis la plate-forme a été prolongée de 100 pieds.

A Saint-Octave on a posé un nouveau plancher dans la cuisine de l'agent. Toutes les plates-formes de la Rivière-Jacquet à Saint-Octave ont été réparées.

A Sainte-Luce et à Rimouski on a réparé les plates-formes.

A la voie de garage McKenzie on a construit une halte et une plate-forme.

A Saint-Fabien on a construit une nouvelle remise à locomotives.

A Saint-Arsène on a construit une cuisine à l'usage du chef de gare.

A la Rivière-du-Loup la plate-forme a été examinée et réparée où c'était nécessaire.

A Saint-Alexandre le toit de la gare a été recouvert en bardeaux, on a posé un plancher en bois dur dans la gare et renouvelé la plate-forme.

A Sainte-Hélène on a examiné et réparé les plates-formes.

A Saint-Pascal les réparations nécessaires ont été faites à la remise des marchandises et à la plate-forme.

A Saint-Philippe-de-Néri et à la Rivière-Ouelle on a réparé les plates-formes de la gare.

A Sainte-Anne on a fait les réparations nécessaires au hangar à marchandises. La plate-forme a aussi été examinée et réparée.

A Sainte-Louise, à Montmagny et à Saint-François on a renouvelé les plates-formes.

A Saint-Pierre le toit de la gare a été examiné et réparé.

A Saint-Charles le toit de la gare a été recouvert en bardeaux, et des réparations ont été exécutées à la remise aux marchandises et à la plate-forme. Un nouveau plancher en bois dur a été posé dans la gare.

A la jonction d'Harlaka il a été posé un plancher en bois dur dans la gare.

A la jonction de la Chaudière ainsi qu'à Lévis les toits des gares ont été examinés et réparés aux endroits où c'était nécessaire.

A la Chaudière on a boisé les murs intérieurs du bureau du télégraphe et installé des cabinets à l'anglaise.

A Saint-Nicolas le toit de la gare a été peinturé et l'on a installé des cabinets à l'anglaise.

A Saint-Appolinaire le toit de la gare a été peinturé. L'intérieur du bâtiment contenant le réservoir a été boisé et les murs remplis de sciure de bois. On a aussi exhaussé de trois pieds la cuvette du réservoir, et posé des fondations en cèdre.

A Sainte-Croix l'on a peinturé le toit de la gare.

A la Rivière-du-Chêne on a peinturé la gare et le bâtiment du réservoir. Les murs intérieurs du bâtiment du réservoir ont été lambrissés et remplis de sciure de bois, la cuvette a été exhaussée de deux pieds et l'on a posé une fondation en cèdre. On a aussi installé des cabinets à l'anglaise.

A la jonction de Kingsburg on a peinturé les murs et le toit de la gare et installé des cabinets à l'anglaise.

A Moose-Park les murs intérieurs et le toit de la gare ont été examinés, réparés et peinturés. On a aussi construit à cette gare une plate-forme de 134 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur.

A Forestdale on a construit une plate-forme de 265 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur. Le bâtiment du réservoir a été exhaussé de trois pieds et l'on y a posé un nouveau plancher. Le bâtiment de la gare a été exhaussé de deux pieds et l'on y a posé une fondation en cèdre. De nouveaux planchers ont été posés dans la gare et les murs

extérieurs de la gare et du bâtiment du réservoir examinés, réparés et peinturés. On a installé des cabinets à l'anglaise dans cette gare.

A Maddington-Falls la gare a été exhaussé de deux pieds et l'on a posé une fondation en cèdre. Le toit de la gare a été examiné, réparé et peinturé. On a construit une plate-forme de 100 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur et installé des cabinets à l'anglaise.

A la jonction d'Aston le toit de la gare a été examiné, réparé et peinturé. Le bâtiment a été exhaussé de deux pieds et l'on a posé une fondation en cèdre. On a construit une plate-forme de 100 pieds de longueur et de 6 pieds de largeur et installé des cabinets à l'anglaise.

A la jonction de Saint-Léonard la gare a été déplacée. Se trouvant sur l'embranchement de Nicolet on l'a placée sur la ligne principale. On a posé une fondation en cèdre et le toit a été examiné et peinturé. Trois plates-formes de 115 pieds de longueur sur 15 pieds de largeur, de 111 pieds de longueur sur 8 pieds de largeur, de 176 pieds de longueur sur 6 pieds de largeur, respectivement, ont été construites à cette gare.

A Mitchell on a construit une plate-forme de 133 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur et installé des cabinets à l'anglaise.

A Carmel la gare a été transportée de l'ancien emplacement à la ligne principale et l'on a posé une nouvelle fondation en cèdre. Deux plates-formes, l'une de 50 pieds de longueur par 12 pieds de largeur et l'autre de 38 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, ont aussi été construites.

A Saint-Cyrille le hangar à marchandises a été agrandi de 16 pieds et l'on a couvert en bardeaux les murs extérieurs puis peinturé le bâtiment. Le toit de la gare a aussi été examiné, réparé et peinturé. Deux plates-formes, l'une de 120 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur et l'autre de 128 pieds de longueur sur 8 pieds de largeur y ont été construites. On a installé des cabinets à l'anglaise.

A Drummondville les toits de la gare et du hangar à marchandises ont été examinés, réparés et peinturés. Le bâtiment du réservoir a été exhaussé de deux pieds. Les murs intérieurs de la remise aux locomotives ont été lambrissés et remplis de sciure de bois. Deux plates-formes, l'une de 278 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur et de 150 pieds de longueur sur 8 pieds de largeur, respectivement, ont été construites à cette station.

A Saint-Germain, le toit de la gare a été examiné, réparé et peinturé. Une plate-forme de 149 pieds de long sur 12 pieds de large a été construite, et l'on a posé un cabinet d'aisance.

A Saint-Eugène, le toit de la gâre a été examiné, réparé et peinturé, et l'on a posé un cabinet d'aisance.

A Bagot, une plate-forme de 75 piede de long et de 6 pieds de large a été bâtie, et l'on a posé un cabinet d'aisance.

A Sainte-Rosalie, les murs intérieurs du bureau de télégraphe ont été recouverts en gros papier et lambrissés. On a fourni nn cabinet d'aisance à cette station.

A Nicolet, les murs extérieurs de la gare et du hangar à marchandises ont été recouverts en bardeaux et peinturés. Le toit de la remise aux locomotives a été recouvert en bardeaux et les murs intérieurs lambrissés et remplis de sciure de bois. Deux plates-formes, l'une de 80 pieds de long sur 12 pieds de large, et l'autre de 50 pieds de long sur 8 pieds de large, ont été construites. On a fourni à cette station un cabinet d'aisance.

A Sainte-Monique, on a construit une plate-forme de 200 pieds de long sur 12 pieds de large.

Des remises à wagonnets pour les cantonniers ont été construites aux stations suivantes entre la Chaudière et Sainte-Rosalie : Chaudière, Saint-Nicolas, Saint-Apollinaire, Sainte-Croix, Rivière-du-Chêne, Jonction de Kingsburg et Moosepark.

PONTS ET PONCEAUX.

A Richmond, on a construit un égout fermé en cèdre de 250 pieds de long depuis la rotonde jusqu'au havre.

Des réparations nécessaires ont été faites aux ponceaux à poutres de bois à la voie d'évitement de la filature de coton.

A Lydia-Brook, près de Truro, deux courbes ont été posées aux chevalets, on a protégé les culées du pont au moyen de fascines, et on a posé une grande quantité de béton sous la maçonnerie du pont.

On a fourni une cage à Stewiacke pour la protection des cantonniers et autres personnes qui travaillent sur le pont.

On a renouvelé un certain nombre de traverses en pin dur sur le pont Enfield.

A West-River, on a renouvelé avec vieux contre-rails quatre ponts de traverses de fermes, en bois, de 23 pieds de travée.

A Doyle's-Dump, on a construit avec du bois de construction et des vieilles traverses un caisson de 150 pieds de long et de 4 pieds de haut.

A Brookfield, on a renouvelé un pont au-dessous de la voie, de 22 pieds de travée et de 13 pieds de large.

Près d'Elmsdale, on a reconstruit une culée d'un pont de 20 pieds d'ouverture.

A Barney's-Brook, on a renouvelé le pavé d'un ponceau argué, et on a posé du béton d'une épaisseur de trois pouces sur le tout. On a posé un seuil en pierre et un tablier à la partie supérieure pour empêcher l'eau de s'introduire en dessous.

A Pine-Tree, on a placé une chevalet temporaire sous l'extrémité ouest du pont et on a fourni trois sous-longerons neufs.

A Little-Gut et Merigomish, on a placé un revêtement en ciment autour du pied des culées que la gelée et l'eau avaient endommagé.

A Avondale, un drain couvert de 35 pieds de long a été bâti pour égoutter les terrains de la station et empêcher l'eau de submerger la voie.

Dcs poutres laminées de 50 pieds avec culées en cèdre ont été posées aux ponts en chevalets de Baxter, McDonald et Coulton.

Des longerons doubles de 12 x 12, en pruche, ont été fournis pour le ponceau en poutres de 20 pieds à la station de Brierly-Brook.

A l'Anse-McKinnon, l'ancien pont en chevalets a été en partie rempli et on a posé un ponceau fermé en cèdre de 5 pieds par 6 pieds. On a trouvé cette ouverture amplement suffisante pour donner un libre cours à la marée et à l'eau de surface à cet endroit.

Au grand pont en chevalets à chemin de Tracadie, près de Mulgrave, on a posé des courbes et des poutres traversières additionnelles entre les courbes actuelles du pont.

Aux ponts de la rivière de l'Ouest, de Home's-Brook et de la rivière John, on a renouvelé un certain nombre de traverses de pin, etc.

Un nouveau ponceau en cèdre a été posé à la Pointe-de-Brown pour remplacer celui qui s'était effondré.

A Jamesville on a fait une traverse sous le pont de chemin de fer.

A Nappan on a posé un tablier neuf sur le pont au-dessus de la voie.

Au Creek-Fowlie on a posé un ponceau en cèdre de 3 pieds 9 pouces par 3 pieds et de 66 pieds de long. De nouvelles traverses en pin dur furent posées sur les ponts à deux poutres construits de vieux rails sur la rampe Dorchester.

Les culées du pont de Harris, près de Millstream, ont été réparées, et on a posé un tablier-type.

Des tabliers neufs en pin dur furent posés aux ponts suivants : Rivière Pollet et McCully's, près de Torriburn.

Des réparations nécessaires ont été faites à un certain nombre de ponceaux entre Moncton et Saint-Jean.

Au pont de l'embranchement des houillères, on a renouvelé un nombre de traverses en pin dur.

Un ponceau en cèdre a été renouvelé, et plusieurs autres furent examinés et réparés entre Moncton et la rivière Jacquet, sur la division nord n° 1.

A Métapédia, on a placé un enrochement autour des piles du pont pour les empêcher de s'affouiller. On a posé un trottoir neuf sur le pont.

On a renouvelé un nombre de traverses de pin dur sur le pont Tobegote.

Plusieurs ponceaux en poutres de bois et en maçonnerie entre la Rivière-Jacket et Sainte-Flavie, division nord n° 2, ont été examinés et réparés lorsque c'était nécessaire.

Dans le cours de la dernière année on a fait les réparations nécessaires au pont Boyer.

Huit ponceaux fermés en pierre entre la Rivière-du-Loup et Lévis ont été renouvelés durant la dernière année et quatre autres ont subi des réparations considérables.

On a aussi examiné et réparé un nombre de ponceaux à poutres de bois.

Au pont de Saint-Léonard, on a renouvelé 250 traverses en pin dur et réparé deux piédestaux en pierre.

Un nouveau tablier-type en pin dur avec garde-fous a été placé sur le pont de White-River, et on a peinturé le plancher.

Les ponts de Drummondville et de Mitchell ont été élevés de 6 pieds et les approches nivelées des deux côtés.

Le pont de Block-River a été élevé d'un pied et les approches nivelées.

Le plancher des ponts dans le voisinage des stations suivantes a été peinturé : Sainte-Rosalie, Moosepark, Sainte-Appolinaire, Sainte-Croix, Kingsburg-Junction et Mitchell ; ainsi que le plancher du pont de Terrebonne, près de la Chaudière, et le pont sur la rivière Saint-François.

Les ponts suivants ont été examinés, grattés et peinturés à deux couches :—

Bic	1	travée	20	pieds.
Sainte-Luce	1	"	23	"
Rimouski	4	"	50	"
Saint-Anaclet	1	"	23	"
Tartague	1	"	40	"
Métis	4	"	100	"
Sayabec	1	"	28	"
"	1	"	34	"
Indian-Brook	3	"	50	"
Otter-Brook	1	"	28	"
Adam's	3	"	100	"
Doyles	1	"	31	"
McKinnon's	2	"	76	"
Clarkes Brook	1	"	60	"
Kam's Brook	1	"	19	"
Gilmour's	1	"	60	"
Moulin de Moffat	8	"	60	"
Millstream	4	"	100	"
Rivière Charlo	3	"	50	"
Coursier du moulin de Morton	1	"	30	"
Louison Brook	1		60	
Rivière Belledune	2	"	60	"
Rivière Red Pine	3	"	40	"
Upper Nelson	1	"	30	"
Rivière Barnabé, (2e traverse)	1	"	80	"
Rivière Barnabé, (3e traverse)	1	"	80	"
South Coal branch	3	"	40	"
Saint-Jean (travée tournante)	2	"	50	"
Brookville	1	"	49	"
Lac Lawlor	1	"	60	"
Torryburn	1	"	30	"
Rothesay	1	"	31	"
Trout Creek	3	"	85	"
Anagance	1	"	30	"
Moncton (ouest)	1	"	41	"
Rivière Missequash	1	"	100	"
La Planche	1	"	100	"
Lac Folleigh	1	"	10	"
Rivière Folleigh	6	"	100	"

Debert	2	travées	100	pieds.
Elmsdale	1	"	150	"
Enfield	1	"	112	"
Rivière Beaver	4	"	19	"
Rivière Rawdon	3	"	26	"
Rivière Sackville (branche Windsor)	3	"	33	"
Glengarry	1	"	23	"
Rivière Sutherland	1	"	160	"
Grant's Brook	2	"	22 et 34	"
Murphy's mill pond	1	"	28	"
Pomquet	1	"	85	"
"	1	"	60	"
Pirate Cove	1	"	60	"
Chemin des houillères sous la traverse	1	"	34	"
Freshwater Creek	1	"	34	"
Rivière Sydney	1	"	100	"
Campbell's Brook	1	"	54	"
Leach's Creek	3	"	100	"
Ball's Creek	1	"	35	"

Un pont de 70 pieds et un de 34 en poutres de fer ont été posés sur le coursier du moulin et le chemin, rivière Saint-François, près de Drummondville.

Un pont à poutres de 24 pieds a été posé près de Drummondville.

EN GÉNÉRAL.

Les débarcadères des bateaux au terminus en eau profonde à Halifax ont été examinés et réparés.

A Amherst, un égout de 1,100 pieds de long, de 8 à 16 pieds de profondeur, a été creusé pour enlever l'eau qui s'accumule dans la cour durant les inondations du printemps. On a aussi construit une nouvelle traverse au chemin public à cette station.

A Métapédia on a posé une grande balance d'entrepôt dans le hangar aux marchandises.

Les balances sur la voie à différents endroits sur la ligne ont été examinées de temps à autre et réparées.

Un grand nombre de garde-bestiaux ont été renouvelées sur toute la ligne dans le cours de la dernière année, et des réparations ont été faites où c'était nécessaire.

A Mulgrave, une somme considérable de dragage a été faite au dock à cet endroit, par un dragueur appartenant au ministère des Travaux publics, pour faciliter la marche de la barge de transfert.

COMPTE DU CAPITAL.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT DE MONCTON.

L'ouvrage pour l'achèvement de la nouvelle gare a été fait. Les terrains autour de la station ont été tracés et les approches faites. On a complété le nouvel arrangement des voies dans la cour.

PROLONGEMENT JUSQU'À L'EAU PROFONDE À SYDNEY-NORD, C.-B.

Ce prolongement a environ un sixième de mille de long, et c'est un prolongement de l'embranchement de Sydney-Nord jusqu'à l'eau profonde, où un quai en caisson de 265 pieds sur 58 avec recouvrement passé à la créosote a été construit. Sur le quai on a placé un hangar à marchandises de 30 par 80 pieds, et pour protéger le chemin conduisant au quai, un épaulement au caisson de 250 pieds de long a également été construit. Un dragage considérable a été fait, tant pour les fondations du quai que pour les docks

des deux côtés. On a maintenant deux bons mouillages aux côtés du quai et un autre à l'extrémité pour les navires courts. L'ouvrage a été fait à l'entreprise, à l'exception du dragage, qui a été fait par le dragueur appartenant au département de la voie.

AGRANDISSEMENT À SAINT-JEAN.

Relativement à ce crédit, le terrain requis a été soit acheté, soit exproprié, ou en voie d'expropriation.

Des chevalets temporaires ont été construits pour la ligne de la Compagnie du Pont et du chemin de fer de Saint-Jean, et l'on a commencé à poser la voie permanente jusqu'aux nouveaux terrains, et ce travail se continue. Cet ouvrage se fait à l'entreprise.

On est à enlever le quai connu sous le nom de *Long Wharf*, et les travaux de dragage nécessaires pour le nouveau quai et les docks se poursuivent jour et nuit depuis que le contrat a été accordé. L'excavation de roc sur l'emplacement de l'élévateur est environ à moitié fait.

ÉLÉVATEUR À SAINT-JEAN.

Un contrat a été accordé pour cette entreprise et l'entrepreneur a terminé une partie des fondations en béton. Presque tout le bois de construction est rendu sur le terrain, et l'on a érigé un moulin pour faire la charpente et blanchir le bois, etc. L'emplacement de l'élévateur se trouve sur la "propriété Harris" achetée il y a quelques années.

POUR RENFORCIR LES PONTS EN FER.

Sur ce crédit, la Compagnie du pont d'Hamilton (à responsabilité limitée) a construit en vertu d'un contrat sept ponts à longerons Warren de 108 pieds de long, et la Compagnie de ponts Dominion (à responsabilité limitée) un pont en poutres de tôle de 65 pieds de long.

Les sept travées en fer étaient destinées à remplacer sept longueurs en treillis, et ont été construites aux endroits suivants :

3 travées à la rivière au Saumon, près Truro.
2 " " rivière du Nord " "
2 " " rivière Isgoinish, près de Belmont.

Aux termes du contrat, la compagnie de ponts construisit ces ponts. L'ouvrage de l'enlèvement des vieilles travées et le faux-œuvre nécessaire a été fait par le ministère des Chemins de fer. Les vieilles travées ont servi à doubler d'autres travées de même longueur et ont été employées aux ponts suivants :

6 travées au pont Folleigh, près des mines de l'Est.
1 travée à Little-Forks, près d'Athol.

L'ouvrage au pont Folleigh n'est pas tout à fait terminé. L'ouvrage de l'enlèvement, du transport et de l'entretoisement de ces ponts a été fait par le ministère des Chemins de fer.

La travée en poutres a été placée à la rivière Memramcook, près de la station Calhoun. L'ancienne travée est disponible et servira probablement sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Il a fallu raffermir les culées en pierre à Calhoun.

De nouveaux tabliers types en pin jaune à Folleigh, d'une travée, ont été posés aux ponts de Little-Forks et de la rivière Memramcook.

Une troisième poutre a été posée au centre des deux travées de 40 pieds, entre les stations de Truro et de Folleigh.

Des chevalets provisoires en bois ont été placées sous le pont de la rivière Barnaby, 80 pieds de travée ; pont de Weschester, 60 pieds de travée ; pont Sodorn, 50 pieds de travée ; pont Debert, 100 pieds de travée ; Mud creek, 50 pieds de travée ; pont de Gordon's Brook, 40 pieds de travée ; à Clark's Brook, 60 pieds de travée ; et Gilmour's Brook, 60 pieds de travée.

Le plancher du pont de la rivière de l'Est, près de New-Glasgow—4 travées de 83 pieds—a été renforcé avec les poutres du vieux plancher des ponts de la rivière au Saumon et de la rivière du Nord, près de Truro. Les poutres en fer qui restèrent des vieux ponts servent pour les ponceaux sur poutres ayant environ 14 pieds d'ouverture. On a l'intention de poser des planchers de vieux rails sur ces poutres de ponceaux ouverts de 12 à 15 pieds de travée, et de mettre du ballast sur toute la largeur de la voie, fermant ainsi ce qui pourrait devenir de dangereuses ouvertures dans la voie et formerait une chaussée ininterrompue.

D'après ce qui précède on constatera que 18 travées ont été renforcées d'une manière permanente et 8 provisoirement.

AGRANDISSEMENTS À LÉVIS.

Aucun ouvrage cette année, et une partie seulement du crédit a été dépensée pour acheter le terrain nécessaire.

AGRANDISSEMENTS À HALIFAX.

Imputable sur ce crédit, on a construit à l'entreprise un quai sur pilotis créosotés d'environ 600 pieds sur 160 pieds, avec entrepôt de 525 pieds sur 126. Le dragage nécessaire dans les docks a été fait par un dragueur du ministère des Travaux publics, et on a posé les voies d'évitement nécessaires jusqu'au quai.

A North street, on a enlevé le roc et fait de la place pour le garage.

A Richmond, le viaduc en charpente pour le charbon a été prolongé de 75 pieds, et on a construit une nouvelle glissoire pour le charbon.

ÉLÉVATEUR À HALIFAX.

On a acheté le terrain nécessaire pour l'élévateur et les voies sur le côté ouest de la rue Water, et les maisons qui s'y trouvaient ont été vendues ou enlevées. Les excavations de terre et de roche pour les fondations ont été faites à l'entreprise. La cheminée et la chambre de la machine sont terminées ainsi que les fondations de l'élévateur. Les murs du bâtiment sont maintenant élevés d'environ 40 pieds.

POUR AMÉLIORER LES FACILITÉS DU TRAFIC À MULGRAVE.

Un mur de soutènement en coffrage a été érigé et de plus grandes facilités de garage ont été fournies.

Pour construire un pont au-dessus de la tranchée de roc au nord de la rivière Elm-Tree, on a bâti de nouvelles culées en béton et des approches sur la propriété du chemin de fer. Un pont en vieux rails de 40 pieds de travée a été construit à l'entreprise. L'ouvrage est terminé.

AGRANDISSEMENTS À DIVERS ENDROITS.

A Antigonish, on a déplacé le hangar à marchandises, posé une plateforme et fait le nivellement nécessaire. On a aussi augmenté les voies de garage.

A Ross-Road, on a acheté le terrain qu'il fallait pour agrandir la cour de la station, et on a construit à l'entreprise un hangar à marchandises de 30 x 20 pieds.

A Sylvester, le quai de chargement a été prolongé de 40 pieds.

A Jubilee, on a construit une nouvelle gare et un hangar à marchandises combinés. Dimensions de la gare, 30 pieds par 16 pieds et aile de 17 x 24 pieds. Dans le bâtiment on a aménagé un logement pour l'agent.

A Richmond, on a construit une gare et hangar à marchandises combinés de 62 pieds par 24 pieds. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

Dragage au quai de Pictou. Le crédit voté pour cela, $1,000, a été dépensé en dragage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM B. MACKENZIE,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Gérant général

Des chemins de fer de l'Etat,

Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE,

MONCTON, N.-B., 26 septembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettpe, pour votre information, les relevés suivants :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives, et nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique, pendant l'exercice.

Ci-suit un sommaire des principaux ouvrages faits :—

BUREAU DES DESSINATEURS.

Dessins pour la reconstruction de quatre locomotives Mogul, avec détails. Nouveaux détails pour la reconstruction des locomotives n°s 188 et 189. Plan général de wagons-poste et à bagages, avec dessins détaillés. Plan général de voitures de colons de seconde classe, avec dessins détaillés; dessins détaillés de voitures de 1re classe; dessins détaillés de nouveaux wagons fermés de 60,000 livres pour marchandises; 82 dessins additionnels de locomotives, de réparations de wagons, et d'ouvrage en général; nouveau truc à bagage pour les stations; nouveau devant pour chasse-neige rotatif; nouvel arrangement pour l'emmagasinage de la glace dans les wagons frigorifiques; rajustement des poulies dans l'atelier des machines à Richmond.

Devis pour voitures à voyageurs.

Registre des réparations des locomotives et du service de l'eau.

Devis et dessins spéciaux fournis aux magasins pour faire les commandes, et tous les matériaux ainsi commandés, contrôlés et éprouvés.

ATELIERS DE LOCOMOTIVES DE MONCTON.

Une nouvelle locomotive n° 167 achetée des *Canadian Locomotive Works* et portée au compte du revenu. Une nouvelle locomotive à voyageurs, n° 159, a été reconstruite avec une chaudière neuve, au complet. Toutes les montures de chaudière, godets-huileurs et injecteurs neufs. 2 essieux neufs de roues motrices, nouvelles boîtes d'essieux et engrenage de ressorts; 2 maîtresses-tiges neuves; 4 boutons de manivelle neufs; deux cadres neufs de devant de machine; cylindres à demi-sellette neufs, pistons neufs et collets, soupapes d'équilibre, traverses et glissoires au complet; nouvelle garniture métallique; nouveau frein à air comprimé W., pavillon (*cab*) neuf et passerelles, nouveau pilote, truc neuf, cheminée neuve, boîte à sable neuve et tuyau; cendrier et grillages neufs. Locomotive et tender peinturés et vernis. Une locomotive à train de marchandises, n° 142, a été reconstruite avec une chaudière de seconde main réparée; nouveaux cylindres à demi-sellette, tubes rapiécés, 4 nouveaux bandages de roues motrices; deux bielles latérales neuves; nouvelles traverses et glissoires, nouvelles soupapes d'équilibre américaines, nouveaux pistons et collets; deux cadres de devant de

locomotive neufs. Vieux ressorts montés sur engrenage neuf. Nouveau pavillon (*cab*), pilote, cheminée. Locomotive et tender peinturés et vernis. Une locomotive de garage, n° 188, a été reconstruite avec une chaudière neuve au complet. Toutes les montures de chaudière neuves, godet-huileurs. Nouvelle boîte d'essieu de roues motrices ; frein à air Westinghouse neuf, nouveau calorifère à vapeur. Tuyaux de vapeur sèche et d'évacuation. Cheminée neuve. Cadre neuf de tender. Locomotive et tender peinturés.

Soixante et douze locomotives ont subi de grosses réparations et 84 des réparations spéciales. Les parties neuves suivantes ont été fournies : un foyer intérieur neuf, cinq cylindres neufs à demi-sellette ; 66 roues motrices neuves ; 35 bandages neufs de roues motrices ; 27 essieux neufs de roues motrices ; 14 essieux neufs de trucs ; un truc neuf de locomotive ; 2 maîtresses-tiges neuves ; 53 boutons neufs de manivelle ; 2 freins neufs à air Westinghouse ; 7 pavillons (*cabs*) neufs ; 23 cadres neufs de tender ; 19 pilotes neufs ; 1,757 tubes neufs posés dans des chaudières de locomotives ; 4 nouveaux réservoirs de tender au complet ; 96 chaudières ont été éprouvées ; 57 foyers raccommodés ; 9,587 tubes rapiécés.

Cent soixante et treize paires de bandages de roues motrices ont été tournées, et 219 roues de truc ont été bandées à neuf.

Quatre-vingt-quatre locomotives ont été peinturées et vernies. Cinq nouveaux chasse-neige ont été construits. Un chasse-neige rotateur a été réparé.

FONDERIE DE LAITON DE MONCTON.

Production :—85,015 livres de fonte de laiton, et 143,405 livres de coussinats en laiton.

ATELIERS DE WAGONS DE MONCTON.

Cent wagons-plateformes neufs, d'une capacité de 60,000 livres, ont été achetés pour remplacer un nombre égal de wagons de 20,000 livres, et inscrits au compte du revenu.

Trois wagons munis de pelles à vapeur neufs ont été construits au complet et un nouveau chasse-neige.

Quatre-vingt-dix wagons à marchandises ont été reconstruits et 10 wagons remodelés.

Les wagons suivants ont subi de grosses réparations : le wagon du gouverneur général "Victoria," 3 wagons-salons, 17 wagons-dortoirs, 8 wagons-dortoirs de 2e classe, 63 voitures de 1re classe, 54 voitures de 2e classe, 8 wagons-poste, 26 fourgons à bagage, 21 fourgons, 1 chasse-neige, 674 wagons à marchandises.

Les wagons suivants ont reçu de légères réparations : 10 wagons-salons, 7 wagons-dortoirs, 58 voitures de 1re classe, 45 voitures de 2e classe, 13 wagons-poste, 18 fourgons à bagage, 36 fourgons, 9 wagons-dortoirs de 2e classe, 2,491 wagons à marchandises, 5 chasse-neige, un *flanger*.

Les wagons suivants ont été repeinturés ou teints et vernis : 1 wagon-dortoir, 27 voitures de 1re classe, 32 voitures de 2e classe, 9 fourgons à bagage, 3 wagons-poste, 1 wagon-dortoir de 2e classe.

Rafraîchis et vernis : 14 wagons-dortoirs, 2 wagons-salons, 49 voitures de 1re classe, 25 voitures de 2e classe, 22 fourgons à bagage, 26 wagons-poste, 7 wagons-dortoirs de 2e classe.

Des travaux spéciaux ont été faits comme suit : cinquante-neuf trucks ont été construits.

Neuf cent quatre-vingt-cinq paires de bandages de roues en acier ont été tournés.

Deux cent cinquante-quatre essieux neufs ont été tournés.

Mille six cent soixante-sept vieux essieux ont été redressés.

Deux mille huit cent cinquante-trois roues neuves ont été pressées sur les essieux.

Trois mille soixante-douze vieilles roues ont été pressées.

Mille trois cent soixante-dix-neuf vieilles roues ont été pressées sur les essieux.

Une quantité considérable de travail a été fait sur les trucks de fourgons à marchandises et à bagage, fauteuils, coffres-forts, caisses à billets, marchepieds et autres articles pour les autres stations, et de grandes quantités de bois de construction ont été préparées pour la division de l'ingénieur.

ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

Vingt-sept locomotives ont subi de grosses réparations et 39 des réparations spéciales, et les pièces neuves suivantes ont été fournies : 4 boutons de manivelle, un cylindre à demi-sellette, 18 bandages de roues motrices, un truc de locomotive, 2 pavillons (*cabs*), 5 pilotes, 4 cadres de tenders, une chaudière a reçu des demi-plaques neuves, 1,029 tubes neufs ont été posés dans des chaudières de locomotives, 2 locomotives ont été munies de calorifères à vapeur.

Soixante et quatre locomotives ont été éprouvées et 8 foyers rapiécés.

Cinquante-cinq paires de bandages de roues motrices ont été tournées, 92 paires de bandages de trucs de locomotives et 86 bandages de trucs de wagons ont été tournés.

Dix-huit locomotives et tenders ont été peinturés et vernis de nouveau.

ATELIERS DE RICHMOND.

Onze locomotives ont subi de grosses réparations, 50 des réparations spéciales, et une des réparations moyennes, et les pièces neuves suivantes ont été fournies :—Une boîte de roues motrices neuve, une chaudière reçut des demi-feuilles de côté ; 8 bandages neufs de roues motrices.

Douze locomotives et 3 chaudières stationnaires furent éprouvées, 4 foyers rapiécés, un jeu de tubes fut réparé et 3 réservoirs de tender rapiécés.

Vingt-six paires de bandages de roues motrices furent tournées, et 13 locomotives et tenders furent repeinturés et vernis.

SERVICE DE L'EAU.

Alton.—Tuyau de réservoir réparé.

Amherst.—Réparé la grue hydraulique.

Antigonish.—Quatre joints de tuyau galvanisé de 7 pouces, réparé le tuyau du réservoir. Enlevé 500 pieds de tuyau galvanisé pour les expédier à la Pointe-Tupper.

Armours Road.—Réparé la pompe à bras.

Assametquaghan.—Nettoyé le réservoir et réparé le tuyau.

Bathurst.—Eprouvé la chaudière, un nouveau huileur pour la machine à vapeur, huileur neuf et tuyau pour l'indicateur de vapeur et poêle neuf.

Chemin Bayfield.—Réparé le tuyau du réservoir.

Belledune.—Posé un robinet de vidange de 1½ pouce dans la chaudière, réparé le tuyau du réservoir.

Beaver Brook.—Nouvel indicateur de vapeur, huileur neuf pour la pompe à vapeur.

Bagot.—Nouveau réservoir de 17,000 gallons, chaudière neuve n° 32, tuyau neuf de réservoir et réparé la pompe à vapeur duplex.

Brisdale.—Quatre voiles neuves posées au moulin à vent.

Calhouns.—Un poêle neuf n° 16.

Campbelton.—Posé deux niveaux à bulbe d'eau de 6 pouces, un té de 6 pouces, un manchon de 6 pouces, nettoyé et peinturé le réservoir, posé 100 pieds de tuyau de 1½ pouce pour laver la glace.

Canaan.—Posé une chaudière réparée et réparé la pompe à vapeur.

Charlo.—Installé une chaudière réparée, un nouveau robinet de vidange de 1¼ pouce, 12 longueurs et 3 coudes de tuyau galvanisé de 7 pouces.

Causapscal.—Réparé le tuyau du réservoir.

Elmsdale.—Installé une nouvelle chaudière n° 33, nouveau foyer et grillage de chaudière.

Drummondville.—Tuyau de réservoir neuf, posé un raccordement en dessous du réservoir pour nettoyer les machines.

Forrestdale.—Tuyau de réservoir neuf

Hampton.—Réparé le réservoir, chaîne neuve à la soupape du réservoir.

Hadlow.—Garniture neuve au piston d'eau, nouvelles soupapes et ressorts, nettoyé le réservoir et réparé la pompe à vapeur, et posé 1,000 pieds de tuyau galvanisé de 4 pouces.

Tatamagouche.—Un nouveau poêle n° 16.

Trois-Pistoles.—Reconstruit le réservoir.

Rivière Jocquet.—Nettoyé le réservoir et le fossé conduisant à la source.

Chemin de West-Bay.—Deux voiles neuves au moulin à vent, élevé le réservoir et rivé les cercles, peinturé le réservoir et tuyau de réservoir neuf.

Métapédia.—Nettoyé le réservoir.

Moncton.—Installé une nouvelle borne-fontaine et réparé les grues hydrauliques.

Millerton.—Nettoyé et réparé le réservoir, et rebâti la clôture autour du réservoir.

New-Glasgow.—Niveau d'eau de 4 pouces neuf, nouvel axe de grue.

West-River.—Nettoyé le réservoir.

Petitcodiac.—Posé et réparé la chaudière.

Pointe-Tupper.—Réparé le moulin à vent, élevé le réservoir de 3½ pieds ; réparé le réservoir et les chevalets, peinturé les chevalets du réservoir et la tour du moulin à vent, tuyau de réservoir neuf.

Pictou.—Réparé le tuyau à eau et posé un nouveau robinet à boule de 2 pouces.

L'Islet.—Posé de nouveaux tubes dans la chaudière, tuyau à vapeur neuf à la pompe.

Sacré-Cœur.—Nouveaux chevalets et solives sous le réservoir, coupé et rivé les cercles. Peinturé le réservoir.

Rivière-du-Loup.—Bâti quatre pieds plus haut le puits dans la rivière, posé des tubes neufs dans la chaudière.

Rivière-John.—Réparé le moulin à vent.

Rivière-du-Chêne.—Installé une nouvelle pompe à vapeur et une nouvelle chaudière n° 31, 170 pieds de tuyeau galvanisé de 3 pouces et 55 pieds de tuyau galvanisé de 2½ pouces.

Jonction de Springhill.—Nettoyé le réservoir.

Saint-Fabien.—Installé une chaudière n° 3, nouvelle plaque de tube et tubes, posé une pompe à vapeur réparée.

Sainte-Luce.—Réparé la pompe du moulin à vent.

Saint-Pierre.—Nettoyé le puits.

Sainte-Flavie.—Nettoyé le réservoir et réparé le tuyau à l'eau.

Millstream.—Nettoyé le réservoir.

Cedar-Hall.—Nettoyé le réservoir et réparé le tuyau à l'eau.

Dalhousie.—Réparé le réservoir.

Saint-Charles.—Installé une chaudière et une pompe à vapeur.

Stellarton.—Posé un nouveau poêle n° 16, posé 525 pieds de tuyau galvanisé de 3 pouces.

McKinnons'-Harbour.—Elevé le réservoir de 3½ pieds, coupé et rivé les cercles, chevalets neufs, réparé les nouveaux seuils de la tour du moulin à vent, peinturé le réservoir et la tour du moulin à vent.

Chemin de West-Bay.—Elevé le réservoir de 3½ pieds, chevalets neufs, cercles courbés et rivés, réparé la tour du moulin à vent, peinturé le réservoir, le moulin à vent et la tour.

Sainte-Appolinaire.—Eprouvé la chaudière n° 30, réparé la soupape du réservoir et élevé le réservoir de 2 pieds.

RÉPARATIONS AUX PLAQUES TOURNANTES.

Rivière-du-Loup.—Deux trucks neufs.

Sainte-Flavie.—Trois nouveaux rapiéçages, 38 rivets et 12 boulons posés dans le bras ; quatre tirants neufs ; deux étriers neufs, et un long boulon passé dans le truck.

Mulgrave.—Trucks réparés ; 8 boulons de centre neufs ; réparé la fondation sous le rail de cercle ; cercle rectifié.

Antigonish.—Trucks réparés et renforcés ; nouveaux jeux de boulons de centre ; 2 roues neuves, et deux boulons tournés de 15 pouces de long ; plaque renforcée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. R. JOUGHINS,

Surintendant de la division mécanique.

M. D. POTTINGER,
Administrateur des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1er juillet 1898 et le 30 juin 1899.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																Chasses-neige et flangers.				
		Wagons-lits, 1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fermés et réfrigérateurs.	Plat.-formes 10, 15, 20 et 30 tonnes.	W.-bascule, 6 tonnes.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Wagons à bestiaux.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles, propres au service le 1er juillet 1898	208	15	7	5	....	92	94	24	39	2,069	2,152	979	238	697	101	98	6,610	44	10	21	2	77
Jugés impropres au service, 1er juillet 1898	...	....	....	....	....	....	....	....	....	2	167	20	91	50	2	1	333	....	....	....	....	....
Total	208	15	7	5	....	92	94	24	39	2,071	2,319	999	329	747	103	99	6,943	44	10	21	2	77
Acheté à même le capital	19	8	....	....	4	3	....	1	3	250	....	....	....	....	....	...	269	5	....	1	...	6
Total	227	23	7	5	4	95	94	25	42	2,321	2,319	999	329	747	103	99	7,212	49	10	22	2	83
Déclarés impropres au service, 1er juillet 1898	...	...	....	....	...	....	....	....	....	2	167	20	91	50	2	1	333	....	....	....	....	....
" " durant l'année	3	....	...	....	....	2	....	....	....	45	100	75	86	85	8	....	401	....	....	....	....	....
Total, impropres au service	3	....	....	....	....	2	....	....	....	47	267	95	177	135	10	1	734	....	....	....	....	....
Reconstruits	3	....	....	....	..	2	....	....	....	2	131	59	....	12	....	....	207	....	....	....	....	....
A reconstruire	....	....	....	...	....	....	....	....	....	45	136	36	177	123	10	1	528	..	....	....	..	...
Ajoutez voitures serviables et à réparer	227	23	7	5	4	95	94	25	42	2,276	2,183	663	152	624	93	98	6,684	49	10	22	2	83
Total	227	23	7	5	4	95	94	25	42	2,321	2,319	999	327	747	103	99	7,212	49	10	22	2	83

MONCTON, 30 juin 1899.

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.				Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchandises.
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wagons-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.			
1898—Juillet	136,616	246,713	708,413	329,186	3,018,703	4,056,302	17	7·55	13·19
Août	142,876	239,328	743,920	326,640	2,954,086	4,024,646	19	7·55	12·34
Septembre	142,553	266,864	772,589	337,771	3,328,026	4,438,386	....	7·77	12·47
Octobre	125,075	288,017	619,379	322,655	3,694,951	4,636,985	378	7·52	12·82
Novembre	124,812	303,958	582,179	303,451	3,909,990	4,795,620	774	7·09	12·86
Décembre	133,340	307,401	615,771	311,734	3,818,897	4,746,402	4,948	6·96	12·42
1899—Janvier	131,243	268,737	584,339	288,298	3,071,487	3,944,124	11,447	6·65	11·43
Février	121,079	256,634	533,375	260,656	3,037,553	3,831,584	21,897	6·56	11·84
Mars	134,951	304,062	611,333	292,596	3,865,573	4,769,502	33,064	6·18	12·71
Avril	124,382	287,209	599,081	286,825	4,197,119	5,083,025	257	7·18	14·61
Mai	138,476	273,059	658,542	318,335	3,691,057	4,667,934	945	7·04	13 54
Juin	133,366	250,944	657,138	317,699	3,453,259	4,428,096	158	7·30	13·76
Total	1,588,769	3,292,926	7,686,059	3,695,846	42,040,701	53,422,606	73,904	7·16	12·77

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, 30 juin 1899.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Relevé du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation moyenne par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupage.	Livres de chiffons.
1898—Juillet	43,483	468,371	13,742	23,248	16,374	9,478	10·77	6,572	4·96	3·49	2·02
Août	43,422	468,710	13,711	22,880	16,509	9,445	10·79	6,553	4·88	3·52	2·02
Septembre	45,626	495,313	15,327	22,013	15,870	8,906	10·86	6,931	4·44	3·20	1·80
Octobre	45,544	495,347	15,944	21,366	14,595	8,939	10·88	7,210	4·31	2·95	1·80
Novembre	48,278	515,062	17,027	22,866	14,403	9,525	10·67	7,405	4·44	2·79	1·85
Décembre	51,137	532,465	18,990	25,197	15,723	10,248	10·41	7,989	4·73	2·90	1·92
1899—Janvier	47,333	492,217	17,480	23,960	14,353	9,150	10·40	7,955	4·87	2·89	1·86
Février	46,354	468,224	17,071	23,316	14,987	8,865	10·10	8,167	4·98	3·20	1·89
Mars	56,041	551,816	19,946	28,874	18,384	10,391	9·85	8,097	5·23	3·33	1·88
Avril	48,180	504,152	16,904	28,333	17,810	10,667	10·46	7,511	5·62	3·53	2·12
Mai	47,391	504,820	14,964	22,907	13,364	10,015	10·65	6,640	4·54	2·65	1·98
Juin	45,520	477,673	14,202	16,735	9,055	7,709	10·05	6,660	3·50	1·90	1·82
	568,309	5,974,170	195,308	281,695	181,427	114,338	10·51	7,323	4·72	3·04	1·91

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

Moncton, 30 juin 1899.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1898 jusqu'au 30 juin 1899.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécanicien-chef, des commis et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles. App. du mécanicien-chef.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Rem. de loc. et plaq. tour.	Total.
1898.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.								
Juillet.....	468,371	1,005 01	25,625 59	37,456 49	3,216 72	22,221 59	1,652 07	736 89	91,914 36	·21	5·47	8·00	·69	4·74	·35	·16	19·62
Août.....	468,710	1,041 90	25,863 19	32,188 15	3,112 75	27,848 53	3,092 39	1,106 10	94,253 01	·22	5·52	6·87	·66	5·94	·66	·24	20·11
Septembre..	495,313	1,121 40	26,375 84	36,836 13	2,984 75	21,596 36	3,869 63	971 45	93,755 56	·23	5·32	7·43	·60	4·36	·78	·20	18·92
Octobre....	495,347	1,085 81	25,755 85	37,243 60	2,760 99	26,600 93	2,217 43	1,526 22	97,190 83	·24	5·61	8·11	·60	5·79	·48	·33	21·16
Novembre .	515,062	1,008 88	26,426 23	39,368 19	2,343 59	17,057 41	2,947 34	1,520 47	90,672 11	·20	5·13	7·64	·45	3·31	·57	·30	17·60
Décembre..	532,465	1,004 23	27,416 74	44,860 41	2,755 27	12,510 10	3,681 74	1,473 24	93,701 73	·19	5·15	8·42	·52	2·35	·69	·28	17·60
1899.																	
Janvier....	492,217	1,041 71	26,481 57	42,277 04	2,630 47	16,596 77	1,926 32	2,428 40	93,382 28	·21	5·38	8·59	·54	3·37	....	·49	18·97
Février....	468,224	1,190 61	24,352 81	40,773 59	2,550 61	12,692 57	5,482 51	2,382 64	89,425 64	·25	5·20	8·71	·54	2·71	1·17	·51	19·09
Mars......	551,816	1,060 76	28,955 22	47,096 05	1,693 87	11,695 41	1,014 62	2,746 03	94,261 96	·19	5·25	8·53	·31	2·12	·18	·50	17·08
Avril.....	504,152	1,117 47	26,998 29	41,359 91	3,181 73	20,647 03	2,308 40	1,707 28	97,320 11	·22	5·36	8·19	·63	4·10	·46	·34	19 30
Mai......	504,820	1,260 20	27,298 21	34,779 00	786 13	12,327 06	1,932 34	652 96	79,035 90	·25	5·41	6·89	·16	2·44	·38	·13	15·66
Juin.......	477,673	1,230 15	26,199 15	33,241 74	1,829 51	19,356 79	2,199 98	1,219 81	85,277 13	·26	5·48	6·96	·38	4·05	·46	·26	17·85
Total....	5,974,170	13,168 13	317,748 69	467,480 30	29,846 39	221,150 55	32,325 07	18,471 49	1,100,190 62	·22	5·32	7·83	·50	3·70	·54	·31	18·42

MONCTON, 30 juin 1899.

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la divison mécanique, pour l'année terminée le 30 juin 1899.

Nombre de milles parcourus par les trains	4,881,695
" " locomotives	5,974,170
" " wagons	53,422,606
" " chasse-neige	73,904
	$ c.
Frais de traction	1,100,190 62
Coût des réparations aux wagons :—	
Réparations aux voitures à voyageurs	74,687 97
" wagons-poste, wagons des messageries et à bagage	12,964 51
" wagons à marchandises et fourgons	172,634 33
" chasse-neige et flangers	5,090 40
Huile, suif et chiffons	13,395 32
	278,772 53
Frais de traction :—	
Par 100 milles parcourus par les trains	22·54
" " locomotives	18·42
" " wagons et chasse-neige	2·06
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige :—	
Par 100 milles parcourus par les trains	5·44
" " locomotives	4·44
" " wagons et chasse-neige	0·50
Coût de l'huile, du suif et des chiffons :—	
Par 100 milles parcourus par les trains	0·27
" " locomotives	0·22
" " wagons et chasse-neige	0·02½
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :—	
Wagons à voyageurs	0·97
" poste, à messageries et à bagage	0·35
" à marchandises et fourgons	0·41
Chasse-neige et flangers	6·89

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, 30 juin 1899.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1898.						
5 juill. ..	24·20	15	Marchandises.......	J. B. Pollock....	D. Yould.....	201
5 " ..	24·20	15	"	"	"	201
5 " ..	24·20	15	"	"	"	201
5 " ..	24·20	15	"	"	"	201
8 " ..	16·00	....	Pilote supplément ..	J. Colcombe	O. Halle...........	28
9 " ..	21·10	....	Ballast...........	....	J. Bruce...........	192
9 " ..	21·10	....	"	....	"	192
11 " ..	16·52	13	Amélioration........	F. Davison.........	W. A. Lovett.......	147
16 " ..	5·50	... .	Ballast	V. Roy..................	J. Dussault	254
17 " ..	9·30	....	Spécial.............	A. Roy..................	Geo. Lamoth..... ..	14
19 " ..	21·30	40	Marchandises.......	D. D. Brownell...........	J. Williamson	110
20 " ..	24·00	....	Spécial........	B. McLellan	L. Starratt	40
21 " ..	10·15	....	... .	....	M. Tobin	191
25 " ..	15·15	....	Garage......	....	Geo. Currie.........	124
8 août ..	16·00	....	"	J. Lovett	{ " .... { J. Walsh	124 93
20 " ..	17·20	6	Marchandises.... ..	J. Day........, ...	J. T. Smith.........	137
23 " ..	14·10	1	Express............	W. Rainnie..............	J. H. Hunter.. ...	63
23 " ..	14·10	1	"	"	"	63
23 " ..	14·15	....	Spécial.............	I. L. Barnhill	M. White	101
3 sept. ..	....	46	Omnibus...........	M. Andre...............	John Gilker	80
5 " ..	4·45	....	Spécial.............	H. Barreau	W. Fraser..........	111
5 " ..	8·30	83	Omnibus...........	John Coffey.	W. Hicks...........	110
8 " ..	19·30	94	Omnib. ch. de f. D. A..	— Ritchie...............	— Mosher	19
8 " ..	7·10	....	Spécial.............	J. C. Gillespie......... .	N. Copeland........	178
13 " ..	10·20	39	Marchandises.....	D. Brownell	J. Williamson	111
13 " ..	10·20	39	"	"	"	111
14 " ..	17·00	....	....	....	S. Watson..........	123
17 " ..	16·00	....	Spécial............	S. Bernier...............	J. E. Smith.........	15
20 " ..	1·00	....	"	I. L. Barnhill............	R. Kennedy	208
21 " ..	19·30	....	"	A. Davidson........... ..	Geo. W. Anderson..	138
28 " ..	5·30	....	"	W. W. Gordon.....	Jas. Sproull.........	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	A. McLeod	M. O'Brien	4
28 " ..	5·30	....	"	"	"	4
28 " ..	5·30	....	"	"	"	4
28 " ..	5·30	....	"	"	"	4
28 " ..	5·30	....	"	"	"	4
28 " ..	5·30	....	"	W. W. Gordon.....	Jas. Sproull.........	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Lieu de l'accident.	Nom de la victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Près de Maccan..	J. B. Pollock....	Employé ...	Tombé à bas du train n° 15.	Légèrem. blessé.	
" ..	F. A. Fowlie ...	" ...	" " ..	" ..	
" ..	J. H. Murray...	" ...	" " ..	" ..	
" ..	Saml. Doyle...	Voyageur...	" " ..	" ..	
Près de Lévis...	— Lemieux (garçon).	Ni l'un ni l'autre.	Essayant à monter sur wagon en mouvement.	Blessé légèrement.	
½ mille à l'est de Moose-Park.	H. E. Dumond..	Employé ...	En décharg. du ballast des wag. le câble s'est brisé.	Fatal..........	Accidentel.
" ..	E. R. Lockhart..	" ..	" " ..	Jambe brisée ...	
Jonc. de Windsor	Mme Logan (âge 72 ans).	Ni l'un ni l'autre.	Essayant à traverser la voie.	Blessure à la tête et à la hanche.	
Carmel-Pit	J. Boisvert	Employé ...	En procédant au garage....	Doigt écrasé..	
Sainte-Flavie....	Jos. Sirois	" ..	En attelant	Blessur. à la main	
Eel-River......	Thos. McGovern	Voyageur...	Est descendu du train et en quittant la gare est tombé dans la fosse à bestiaux.	Blessé gravement, mort depuis.	Pas d'enquête.
Salt-Springs	H. Morgan	Employé ...	A sauté d'un wagon plate-f.	Entorse	
Terminus E. P., Halifax.....	E. Fahie........	" ...	En chargeant des marchandises, au garage.	Blessé à la tête et au côté.	
Halifax	Thos. Fenerty...	" ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
} Halifax	H. Henderson (garçon).	Ni l'un ni l'autre.	Essayant à sauter sur wag. en mouvement.	Jambe coupée...	
Dunsinane......	Wm. Capson....	Employé ...	En charg. un bar. de houille	Blessé au pied ..	
Près de Palmer's-Pond.	Alfred Bishop...	Ni l'un ni l'autre.	Travers. la voie avec attel., frappé par la locomotive.	Fatal	Accidentel.
" ..	Mlle Josie Stiles	" ..	" " ..	"	"
Jonct. Springhill	E. Mattatall....	Employé ...	En procédant au garage....	Blessé au doigt..	
Près d'Assametquaghan.	John Caill......	Voyageur...	Tombé ou a sauté d'un train en mouvement.	Blessé très légèrement.	
Rogersville	M. Haley......	Employé ...	En procédant au garage...	Blessé à la main.	
Pont du Collège.	Rév. Père Langelier.	Voyageur...	Essayant à monter sur un train en mouvement, est tombé sur la plate-forme.	Fracture de la rotule.	
Rockingham....	F. Power (garçon)	" ..	Sauté d'un train en mouvem.	Main coupée ...	
Folleigh	D. Ferguson....	Employé. ..	Wagonnet frappé par locomotive.	Blessé légèrement.	
Garage d'Hamilton.	Jas. McMillan..	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie avec attelage.	Non gravement blessé.	
" ..	Mme McMillan..	"	" " ..	Fort. contusionné	
Moncton..	Edw. Stewart...	Employé ...	Traversant la voie devant une locomotive.	Blessé légèrement.	
Sayabec	V. LeBrun	" ..	En attelant	Blessé à la main.	
Thomson	J. W. Brown ...	" ..	A glissé et est tombé en procédant au garage.	Blessé au côté...	
Moncton........	Thos. A. Buckley	" ..	Pied pris d. le rail de crois. en proc. au garage, jambe coupée près du corps.	Fatal....	Pas d'enquête.
Près du garage d'Acadie, Westville.	Jas. Sproull.....	" ..	Collision entre spécial de McLeod et le train de service de Gordon.	"	Accidentel.
" ..	J. R. McKenzie.	" ..	" " ..	"	"
" ..	M. O'Brien......	" ..	" " ..	"	"
" ..	W.D. Henderson	" ..	" " ..	"	"
" ..	Martin Cameron	Voyageur...	" " ..	"	"
" ..	John McDonald.	" ..	" " ..	"	"
" ..	Clifford McMillan.	" ..	" " ..	Jambe brisée et chair enlevée.	
" ..	Wm. McKenzie.	" ..	" " ..	Légèrem. blessé.	
" ..	Jas. Culton.....	" ..	" " ..	" ..	

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1898.						
28 sept. ..	5·30	....	Spécial........	W. W. Gordon	Jas. Sproull	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	......	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.. . .	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.. .. .	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.. .. .	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.. ...	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.. ..	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.. .. .	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.... ..	"	"	"	117
28 " ..	5·30	.. ....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
28 " ..	5·30	....	"	"	"	117
8 oct....	6·00	....	"	W. Papineau............	C. Mercier..	193
9 " ..	22·25	....	"	J. A. Davidson	E. Hayward........	177
9 " ..	22·25	....	"	"	"	177
9 " ..	22·25	....	"	"	"	177
11 " ..	16·05	152	Express	B. Walker	J. Miller	197
12 " ..	5·00	5	Marchandises.......	Jas. Daley.......	J. T. Smith.........	137
15 " ..	3·30	....	Spécial............	A. Desjardins............	T. Matheson.. . .	179
21 " ..	11·00	....	....	....	J. W. Boyd....	27
27 " ..	10·00	....	Garage............	G. Malcolm..............	M. Tobin....... ..	191
2 nov. ..	17·00	....	....	....	Geo. Cameron	197
6 " ..	19·20	....	....	....	M. F. O'Brien.....	127
8 " ..	23·00	....	....	....	... .	....
9 " ..	16·10	....	Ballastage..........	J. Roy..................	J. Dussault..........	1
10 " ..	17·35	22	Omnibus	D. McIntosh	J. H. Campbell.....	49*
17 " ..	8·30	....	....	....	J. Moore..	59
19 " ..	9·30	....	Spécial..	J. B. Crockett	J. McAulay	54
21 " ..	9·00	....	"	A. Mitchell..............	D. Turpinet	101
23 " ..	12·25	....	Equipe............	H. P. Brand............	F. Whitney.	55
28 " ..	7·00	5	Marchandises.......	Jas. Daly	J. T. Smith	137
28 " ..	21·40	....	Spécial............	C. Gillespie.............	N. Copeland........	178
2 déc....	5·10	39	Marchandises.......	D. Brownell	O. McGinity	110

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Près du garage d'Acadie, Westville.	H. Fleming	Voyageur	Collision entre spécial de McLeod et le train de service de Gordon.	Blessé gravement.	
"	J. Blackwood	"	" "	"	
"	Geo. Burton	"	" "	Blessé légèrem	
"	D. McKay	"	" "	"	
"	J. Bain	"	" "	"	
"	John Baxter	"	" "	"	
"	John Flinn	"	" "	"	
"	Jas. Flinn	"	" "	"	
"	J. McDonald	"	" "	"	
"	T. Gregory	"	" "	"	
"	A. McDonald	"	" "	"	
"	W. McLeod	"	" "	"	
"	O. McLeod	"	" "	"	
"	Jas. Fleming	"	" "	"	
"	Jos. McCormack	"	" "	"	
"	E. Riley	"	" "	"	
"	H. R. Fleming	"	" "	"	
"	Jas. Fleming	"	" "	"	
"	W. W. Gordon	Employé	" "	"	
"	G. Crawford	"	" "	"	
"	M. McGillivray	"	" "	"	
L'Islet	W. Lacombe	"	En attelant.	Main écrasée	
Garage d'Hodgson.	E. Hayward	"	Tombé du train. Accident causé par une traverse mise en travers de la voie.	Blessé gravement.	
"	Geo. L. Smith	"	" "	Blessé légèrem	
"	J. Harvey	"	" "	"	
2½ milles à l'ouest de L'Islet.	Adélard Bélanger.	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie, frappé par la locomotive.	Blessé fatalem	Accidentel.
Petitcodiac	J. Connor	Voyageur	Essayant de traverser entre des wagons pendant que le train était en mouvement.	Blessé au pied	
Métapédia	Nicolas Caron	Employé	Tombé du wagon en procédant au garage.	Fatal	"
Cour de Truro	Henry Marr	"	En procédant au garage	Blessé légèrem. à la main.	
Terminus en eau prof., Halifax.	Stephen Hubly	"	Frappé par train de wagons sur la voie sur chevalets.	Blessé fatalement.	Pas d'enquête.
Entre Lévis et Pte-Lévis.	J McBride	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive	Blessé légèrement.	
Cour de Moncton	J. H. Cochrane	Employé	Tombé de la gondole chargée de bardeaux.	Blessure grave à la tête.	
Cour de Truro	C. J. Carter	"	Descendant du fourgon	Entorse au pied.	
Drummondville	T Sinjohn	"	En attelant	Doigt coupé	
2½ milles à l'ouest de Pictou-Ldg.	Campbell McArthur.	Ni l'un ni l'autre.	Supposé avoir été frappé par un train.	Fatal	Accidentel.
Pte-du-Chêne	P. B. White	Employé	Tombé des marches de la locom. qui était arrêtée.	A expiré immédiatement.	Pas d'enquête.
Amherst	W. C. Price	"	En attelant	Doigts écrasés	
Trenton	J. H. Shaw	"	"	"	
Cour de Saint-Jean.	James Brady	"	En attelant la locomotive à wagon ch. de cendre.	Main écrasée	
Salisbury	Wm. Capson	"	En procédant au garage	Blessure grave à la main.	
Jonct. de Ferrona	J. W. McKenzie	"	"	"	
Jonct. de Gloucester.	D. Brownell	"	"	Blessé gravement.	

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1898.						
2 déc....	7·27	1	Express	R. G. Duncan....	B. Cook	149
2 " ..	9·45	....	Garage............	F. Fenerty	G. Currie...........	89
6 " ..	21·30	....	"	J. McEachern............	W. Lovett....	190
14 " ..	5·00	....	Spécial	N. Hopper.	R. Kennedy	160
24 " ..	17·00	33	Express	F. Derouin...............	G. Cloutier..........	158
1899.						
5 janv...	21·50	....	....	....	....	.....
11 " ..	24·55	150	Express	J. Boutillette..	W. Kelly...........	6
11 " ..	24·55	150	"	"	"	6
12 " ..	8·20	....	....	....	R. James...........	100
26 " ..	2·30	....	Spécial.............	G. Sears..................	J. Donald	17
26 " ..	17 00	....	"	F. Côté..................	G. Bégin	113
10 fév....	9·53	33	Express	E. McKenna...	C. Sawyer...... ..	173
19 " ..	3·00	....	Spécial	J. R, Fisher	R. Kennedy	8
21 " .	22·40	....	"	F. Côté	M. Houston	195
28 " ..	17·15	15	Marchandises.	J. Hughes	C. McArthy.......	201
3 mars..	5·45	....	....	....	....	.....
3 " ..	7·30		Pas de locomotive sur le convoi ; pas d'employé à cette heure.			.....
4 " ..	7·15	87	Omnibus	W. Foster.................	J. Ferguson	186
16 " ..	5·43	....	Spécial.............	A. Therriault......... ..	A. Bérubé .... L. Tardif.	204 223
18 " ..	16·00	....	Garage.	....	H. Como.............	188
23 " ..	14·03	46	Omnibus	H. Aubin.....	L. Sheedy....... ..	103
28 " ..	1·00	15	Marchandises.......	J. Hughes.................	C. McCarthy........	201
30 " ..	5·40	....	Spécial...............	W. W. Gordon.	A. Probart..........	87
31 " ..	16·00	49	Marchandises. .. .	J. Dionne	A. Goulet	211
31 " ..	20·00	35	Omnibus	D. R. Hunter...........	D. Pineo	141

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Près de 3-Mile-House, Halifax	A. Sweeney.....	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie avec attelage.	Jambe brisée...	
Rue Young, Halifax.	Philip Howe....	Employé...	Pris entre le wag. et le mont. au-dessous de la chute de la raffinerie de sucre.	Fatal..........	Pas d'enquête.
Terminus en eau prof. Halifax.	J. McEachern..	" ...	En recul. dans la voie de garage de l'élévat. le sommet du wag. a frappé une grue.	Pied écrasé et blessure à la tête.	
Sandy-Cove.....	J. Simpson.....	" ...	En procédant au garage....	Blessé légèrement au pied.	
¼ mille à l'ouest de Saint-Hyacinthe.	Adèle Gosselin..	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par le train........	Jambe droite coupée.	
Rue King, traverse de Truro, N.-E.	Nicolas (sauv.)..	" ..	Train sur la voie. Supposé avoir été frappé par le train n° 26.	Epaule brisée, autres blessures.	
Près de St-Hyacinthe.	Frank St. Cyr..	Employé...	Collis. entre spécial du G.-T. et le train de l'Int. n° 150.	Blessé légèrement à la tête.	
" ..	John Lynch....	" ...	" " ..	Blessé légèr. à la tête et au bras.	
Cour de St-Jean.	J. A. Darrah....	" ...	En procédant au garage....	Bout du doigt coupé.	
Saint-Jean......	Ambroise Cormier.	" ...	Tombé de la locomot. en pos. la ligne d'al. sur le convoi.	Blessure grave au pied.	
Sainte-Rosalie..	E. Côté.........	" ...	En dételant la locomotive..	Doigt coupé....	
2 m. à l'ouest de Trois-Pistoles.	Louis Bonnefois.	Ni l'un ni l'autre.	Tombé du train en mouvem.	Blessé légèrement.	
Stellarton......	Everett Crowe..	Employé...	En attelant....	Main écrasée....	
Chaudière....	T. Sinjohn......	" ...	Frappé p. la chute à charb. du G.-T. et jeté à bas du wag.	Blessé légèrement.	
Truro....	Mlle Cook.....	" ...	En essayant à monter sur un train en mouvement.	Jambe écrasée, l'amputation nécessaire.	
Hadlow........	L. Langlais.....	" ...	Supposé avoir été frappé par le train.	Fatal..........	Accidentel.
Cour de Richmond.	Thomas Dancy..	Ni l'un ni l'autre.	Tombé en transp. un morceau de houille du wagon.	Jambe brisée...	
Près de Brown's-Point.	Mme Margaret M. Ryan.	Voyageur...	Morte à son siège dans le wagon.	Mort instantanée.	Cause naturelle.
3 milles à l'o. de St-Arsène.	C. Levesque....	Employé...	A glissé sur le chasse-vaches, tandis que le spécial retirait le train de la neige	Bras écrasé......	
Cour de Saint-Jean.	Chr'stoph'r Riley	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par les wagons mus par la locomotive n° 188.	Fatal..........	Pas d'enquête.
1 mille à l'est de St-Pierre.	A. Laberge......	Employé surnumér.	Pris par le chasse-neige et traîné jusqu'à Montmagny.	Une jambe coupée, blessure à l'autre.	
Jct. Springhill..	J. T. Byran.....	Ni l'un ni l'autre.	Voyageant sans payer entre les wagons fermés.	Pied écrasé entre les barres d'attelage.	
Entre Stellarton et les mines. Plat. en asphal.	Geo. Bain.....	" ..	Tombé du train en mouvement.	Jambe écrasée, est mort depuis.	Accidentel.
Montmagny....	Jos. Nadeau....	Employé...	Tombé dans le fourgon du train de Dionne.	Blessé gravement.	
Travers. de Lansdowne, 1½ mille à l'E. de Campbellton.	Mme W. Parker.	Ni l'un ni l'autre.	Traîneau frappé par la locomotive.	Fatal....	"

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1899.						
8 avril...	6·10	......	Pilote surnuméraire.	A. Vachon..............	D. Boucher.	96
8 " ..	19·20	....	Garage	....	T. Wilkins..........	23
13 " ..	18·15	....	Spécial...	A. Fréchette.............	G. Bégin............	38
21 " ..	10·50	56	Marchandises.	J. Holmes...	A. Dunbar..........	26
21 " ..	18·30	....	Spécial......	M. C. Daley......	G. Morrison.... ...	149
22 " .	....	....	....	....	....	.....
1er mai...	24·20	... .. .	Spécial pour la malle.	V. Carmel......	D. Gallan...........	85
1er " ..	18·15	....	Spécial.	M. C. Daley..	P. McKenna...... ..	227
17 " ..	18·55	147	Omnibus	A. Lagacé..........	Jas. Fohy	136
25 " ..	....	....	....	....	....	... .
27 " ..	17·25	....	Spécial.............	A. Gamache...	T. Henry..........	180
30 " ..	6·00	....	Pilote surnuméraire.	A. Vachon........	G. Cloutier.........	96
2 juin...	17·35	.... ..	Spécial......	E. Herritt..	J. Stewart.........	40
4 " ..	22·50	....	Spécial.............	J. Swetnam..............	W. J. Coffey........	183
7 " ..	15·14	35	Omnibus	P. Heine.................	O. McGinity........	140
14 " ..	15·35	....	. ...	— Hawker.........	— Howe (ch.f. Q.-C.)	14
14 " ..	21·00	....	Spécial............	S. Bernier.........	T. Matheson........	211
16 " ..	17·30	....	Spécial.............	M. Narville..	R. Jamieson........	28
19 " ..	18·36	149	Omnibus	L. N. Letarte	J. Belleau.......... / R. Mitchell.........	114 / 61
20 " ..	1·15	....	Spécial......	W. Power.................	O. Power...........	60
26 " ..	14·00	....	Spécial.............	E. Herritt............ ..	J. Starratt..........	35
27 " ..	10·30	....	....	A. Wade.................	R. James...... .	189

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,
28 septembre 1899.

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial durant l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

Lieu de l'accident.	Nom de la victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Détails de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Cour de Lévis...	Jos. Proulx. ...	Employé....	En attelant...............	Blessure à la main	
Saint-Jean......	Allen French....	" ...	"	Doigt écrasé....	
Jonct. Chaudière	Jos. Charrier....	" ...	En dételant wagon........	Blessé au doigt..	
Plate-forme de Lourdes.	D. Stewart......	Ni l'un ni l'autre.	A sauté du train en mouvement.	Ebranlem. nerveux général.	
Petitcodiac......	A. Stronach ...	Employé....	En attelant les wagons....	Pouce et partie du doigt enlevés.	
Stat. de Moncton	Geo. Cole.	" ...	Tombé d'un pot. p. l'écl. à l'él.	Blessé sérieusem.	
Rimouski.	Jos. Martin.....	" ...	Pressé entre les wagons par les barres d'attelage.	Blessé légèrem..	
Moncton........	W. Furze.......	" ...	En formant le convoi......	Entorse au pied.	
Pont de Victoria.	S. Stephen......	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par le train	Coupure à la fig. et blessé à la tête.	
Campbellton....	John McKenny.	"	Supposé avoir sauté du train étant en boisson.	S'est brisé la mâchoire et blessé à la tête.	
Garage de Price.	Chas. Fournier..	Employé....	Pris entre les wagons en procédant au garage.	Blessé sérieusement dans le dos et à l'épaule.	
Près de Lévis...	Julien Charrier..	Ni l'un ni l'a.	Frappé p. la loc. proc. au gar.	Blessé légèrem..	
Tatamagouche...	W. McKean....	Employé....	La roue du fourgon lui a passé sur le pied.	Doigts du pied écrasés.	
Jonction de Kent	T. Anderson....	" ...	En attelant les wagons ...	Clavicule brisée, blessé au bras et au côté.	
5 milles à l'ouest de Newcastle.	Inconnu........	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie frappé par la locomotive.	Fatal	Accidentel.
Cour de Lévis...	Ival Marins.....	" ..	Frappé par la locomotive du Québec-Central.	"	"
Sayabec-Mills...	W. Rosseau.....	Employé....	En procédant au garage. Tombé dans le fossé.	Blessé au bras...	
Forrestdale... ..	F. St. Cyr......	" ...	En attelant...............	Pouce et doigts pris.	
1 mille à l'O. de Drum'ondv'lle	A. Dumont.... .	" ...	Tombé du sommet du train en mouvement.	3 côtes de brisées, blessures intern.	
Pte-Tupper.....	D. J. Bryden....	" ..	En attelant.	2 côtes de brisées. Autres contus.	
Fosse à ballast de Scotsburn.	J. J. Murray....	" ...	Travaill. dans la fosse à ballast, la ter. est tombée s. lui.	Coupures à la tête et à la figure.	
Quai à ballast, Saint-Jean.	W. McClusky (garçon).	Ni l'un ni l'autre.	Essayant à sauter à l'arrière de la locomotive procédant au garage.	Pied écrasé, l'amputation nécessaire.	

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.
MONCTON, N.-B., 16 novembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1899 :—

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne de trente-deux milles de longueur a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire que la compagnie doit garder ponr elle les deux tiers des recettes brutes et donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier :—

Les recettes brutes qui reviennent à l'Etat ont été de	$42,474 03
Les frais d'entretien ont été de	12,873 09
Recettes nettes	$29,600 94

Les recettes comparées à celles de l'année dernière indiquent l'augmentation suivante :—

Recettes en 1898-99	$42,474 03
" 1897-98	37,226 64
Augmentation	$ 5,247 39

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs ont augmenté de $503.34, et celles provenant du mouvement des marchandises de $4,744.04.

Les dépenses d'entretien ont diminué comme suit :—

En 1897-98	$18,181 63
En 1898-99	12,873 09
Diminution	$ 5,308 54

Il a été renouvelé neuf mille quarante-deux traverses durant l'exercice :

On a fait aussi beaucoup de ballastage.

Il a été construit un certain nombre de nouvelles voies de garage et l'on en a prolongé d'anciennes.

Des réparations considérables ont été faites aux ponts et bâtiments.

La voie et la construction sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 27 juillet 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous pli le rapport sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

VOIE.

Dans le cours de l'année on a posé 200 pieds de nouveaux rails en acier quatre et quart sur la voie pour remplacer la même quantité de pieds de rails usés et qui ne pouvaient servir sur la ligne principale.

TRAVERSES.

Neuf mille quarante-deux traverses ordinaires et sept groupes de traverses de croisement ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

BALLASTAGE.

Quatre mille cent verges cubes de ballast et de cendres ont été déposées à différents endroits le long de l'embranchement dans le courant de l'exercice.

SÉMAPHORES ET AIGUILLES DE CROISEMENT.

Un certain nombre de nouvelles aiguilles de croisement ont été posées durant l'année et l'on a réparé toutes les autres où c'était nécessaire.

VOIES DE GARAGE.

On a construit durant l'année 2,839 pieds de nouvelles voies de garage.

CLÔTURES.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures sur tout le parcours de l'embranchement.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A la jonction de Windsor la plate-forme a été examinée et réparée.

A Ellershouse les murs extérieurs de la gare ont été réparés et peinturés. On a posé une nouvelle porte à la remise des marchandises.

A Newport la plate-forme du hangar à marchandises a été renouvelée, celle de la gare examinée et réparée. L'on a posé à la gare deux nouvelles portes et fenêtres.

A South Uniacke la plate-forme a été renouvelée.

A Windsor on a examiné, réparé et peinturé les murs intérieurs et extérieurs de la gare. Des planchers en bois dur ont été posés dans les salles d'attente et le bureau du chef de gare et l'on a posé des vitres dans la gare où c'était nécessaire.

La remise à locomotives a été réparée et l'on y a posé de nouveaux double-châssis.

PONTS ET PONCEAUX.

Les dessus de quatre petits ponts entre la jonction de Windsor et Windsor ont été renouvelés avec des traverses en pin.

Au pont de Sainte-Croix la maçonnerie a été examinée, réparée et réjointoyée.

Au pont de Jordan on a examiné et réparé les culées où c'était nécessaire.

Les longrines du pont de Sackville ont été examinées, grattées et peinturées.

Des réparations nécessaires ont été faites à un certain nombre de ponceaux en bois sur l'embranchement de la jonction de Windsor à Windsor.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. B. MACKENZIE,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Exercice précédent	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1899.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
18,181 63	Entretien de la voie et des travaux d'art..........	12,873 09	15,165 23	Voyageurs	15,668 57
			20,909 58	Marchandises..	25,653 62
19,045 01	Balance............	29,600 94	1,151 83	Malles....	1,151 84
37,226 64		42,474 03	37,226 64		42,474 03

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art, année expirée le 30 juin 1899.

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
7,736 99	Réparations à la voie..	8,475 34
462 86	Rails et attaches	285 10
7,013 44	Traverses..................	1,308 50
366 65	Ponts.....	701 76
67 15	Signaux	30 67
575 57	Ponceaux, fosses-bestiaux, etc................	238 74
....	Quai à Windsor........	13 00
309 90	Bâtiments et plates-formes...	815 13
11 80	Wagonnets de tournée et wagonnets à bras.....................................	6 21
243 20	Enlèvement de la neige et de la glace	319 72
124 00	Outillage et réparations..	149 70
263 34	Clôturage.....................	55 15
429 42	Bureau du comptable et dépenses........................	461 78
577 31	Divers	12 29
18,181 63		12,873 09

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1899.

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. Bilan général, exercice terminé le 30 juin 1899. Av.

1899.		$ c.	1899.		$ c.
30 juin....	Matériel........	453 40	30 juin....	Compte fédéral..........	453 40

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

État mensuel des recettes, un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1898—Juillet	1,641 92	1,605 09	96 91	3,343 92
Août....	2,190 25	1,590 87	96 91	3,878 03
Septembre	2,704 17	2,883 27	96 90	5,684 34
Octobre....	1,701 99	3,147 44	96 91	4,946 34
Novembre	1,138 97	3,092 24	96 90	4,328 11
Décembre....	1,006 94	2,331 49	96 91	3,435 34
1899—Janvier....	719 94	2,197 78	94 45	3,012 17
Février....	588 72	1,800 81	94 45	2,483 98
Mars....	804 35	1,700 66	94 46	2,599 47
Avril....	801 50	1,955 71	95 68	2,852 89
Mai....	1,139 43	1,809 15	95 68	3,044 26
Juin....	1,230 39	1,539 11	95 68	2,865 18
Totaux....	15,668 57	25,653 62	1,151 84	42,474 03

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier

Moncton, N.-B., 30 juin 1899.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 7 novembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1899.

Je joins à ce rapport celui du surintendant et des relevés de divers comptes.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 210 milles.

Il a été dépensé à compte du capital un montant de $22,000 pour travaux à North-Wiltshire et Colville faits dans le but de redresser la ligne principale et pour l'achat d'un quai à Mount-Stewart, de même que pour la construction de matériel roulant additionnel, ce qui porte le coût total du chemin de fer, à la date du 30 juin 1899, à $3,790,-107.26.

Les frais d'exploitation pendant l'année ont été de...$	218,053	01
Les recettes brutes de...........................	165,012	03
Déficit...............................$	53,440	98

Le déficit a été de $19,427.15 moindre que l'année dernière.

Comparées à l'exercice précédent, il y a une augmentation dans les recettes de $6,061.42 ; cette augmentation s'accuse dans le transport des voyageurs comme dans le transport des marchandises.

Le nombre de voyageurs et la quantité de marchandises ont augmenté.

Il y a une augmentation comparativement à l'année dernière dans la quantité de farine, maquereau, huîtres, poisson et viande en conserves, bois de construction, houille, bestiaux, viande fraîche, beurre et fromage, œufs et marchandises en général transportés par le chemin de fer et une diminution en ce qui concerne les grains, pommes de terre, sel, viande salée et amidon.

Les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments et ponts sur la ligne.

L'on a reconstruit aux ateliers du chemin de fer un wagon à voyageurs de première classe, un wagon-poste et fumoir de première classe combiné, et un wagon avec appareil réfrigérant et quatre wagons plates-formes.

Les réparations nécessaires ont été faites au matériel roulant, qui est dans un bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD,
BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 12 août 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Je joins au présent rapport les états suivants préparés par le comptable et auditeur et garde-magasin :—

Nᵒˢ 1. Compte du capital.
2. Compte des recettes.
3. Frais de traction. (Relevé n° 1.)
4. Dépenses des wagons. (Relevé n° 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (Relevé n° 3.)
6. Dépenses de gares. (Relevé n° 4.)
7. Frais généraux. (Relevé n° 5.)
8. Compte général du menu matériel.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.
A. Etat mensuel des frais de traction.
B. Etat du service et de la consommation des locomotives.
C. Etat mensuel du service des wagons.
D. Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.
E. Etat comparatif des dépenses de la division mécanique.

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient le 30 juin 1899, à	$3,768,107 26
Les additions durant l'année ont été comme suit :—	
Achat du quai à Mount-Stewart du gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard	3,500 00
Matériel roulant additionnel	3,500 00
Réduction des courbes et raccourcissement de la ligne entre North-Wiltshire et Colville	15,000 00
Portant le coût total, au 30 juin 1899, à	$3,790,107 26

Achat du quai à Mont-Stewart.—Cette acquisition a été faite dans le but de permettre au chemin de fer d'augmenter son trafic à ce port. Une voie de 900 pieds de longueur a été posée jusqu'au quai l'année dernière.

Matériel roulant additionnel.—Cela comprend le coût de sept nouveaux wagons à doubles planchers construits pour faire face au transport plus considérable de cochons et moutons.

Réduction des courbes et raccourcissement de la ligne près de North-Wiltshire.—60,000 verges cubes de terre à peu près ont été placées dans une levée, on y a mis un viaduc en fonte de 150 pieds de longueur et de 42 pouces de diamètre, et l'on a payé la balance du droit de circulation. Les travaux à cet endroit sont terminés, et la nouvelle ligne est ouverte à la circulation et utilisée depuis le 21 novembre 1898.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes provenant du transport des voyageurs et des marchandises accusent une augmentation comparativement à l'année précédente nonobstant que les récoltes aient en partie manqué; l'amélioration dans le commerce d'expédition du bétail ainsi

que la production plus considérable des fabriques de fromage et crémeries ont plus que contre-balancé, en général, les pertes subies dans les autres branches de l'industrie agricole.

Comparaison des recettes brutes et des frais d'exploitation pour l'exercice :—

Recette brutes	$ 165,012 03
Frais d'exploitation	218,053 01
Déficit	$ 53,040 98

Comparaison des recettes brutes des deux derniers exercices :—

En 1898-99	$ 165,012 03
1897-98	158,950 61
Augmentation	$ 6,061 42

Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

En 1898-99	$ 65,383 11
1897-98	63,734 61
Augmentation	$ 1,648 50

Comparaison des recettes du service des marchandises :—

En 1898-99	$ 79,888 52
1897-98	75,845 60
Augmention	$ 4,042 92

Comparaison du service des malles et d'autres sources :—

En 1898-99	$ 19,740 40
1897-98	19,370 40
Augmentation	$ 370 00

Comparaison du nombre de voyageurs transportés :—

En 1898-99	129,667
1897-98	126,510
Augmentation	3,157

Comparaison du poids des marchandises transportées :—

	Tonnes.
En 1898-99	57,968
1897-98	57,539
Augmentation	429

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparaison des frais d'exploitation des deux derniers exercices :—

En 1898-99	$ 218,053 01
1897-98	231,418 74
Diminution	$ 13,365 73

Comparaison des moyennes avec l'exercice précédent :—

Par mille parcouru par les locomotives :—

	Cents.
En 1898-99	64·74
1897-98	70·68

Par mille parcouru par les convois :—

En 1898-99	82·80
1897-98	91·51

Par mille de chemin de fer :—

En 1898-99	$1,038 35
1897-98	1,101 99

VOIE.

Il y a maintenant 151½ milles de voie munis de rails d'acier de 50 livres et 58½ milles de vieux rails en fer de 40 livres à la verge.

Il faudra remplacer ces derniers par des rails d'acier.

Durant l'exercice on a déposé sur la voie 3,420 vieux rails en fer (choisis) pour remplacer ceux qui avaient été jugés mauvais.

VOIES DE GARAGE.

A Wellington, l'éperon a été prolongé de 300 pieds, et on en a fait une voie de garage directe.

A Pisquid, la voie de garage a été prolongée de 100 pieds.

TRAVERSES.

On a renouvelé durant l'année 54,000 traverses ordinaires, 20 groupes de traverses de croisement et 92 cadres d'aiguillage et loquets d'arrêt. De plus, 1,625 traverses de rebut ont été utilsées dans les cours et garages.

BALLASTAGE.

On a distribué durant l'exercice 24,220 verges cubes de ballast où c'était le plus nécessaire.

CLÔTURES.

Douze milles et quart de la vieille clôture ont été remplacés par 60,720 pieds de clôtures de fil métallique en treillis avec poteaux et voliges et 6,600 pieds de clôtures en fil de fer barbelé. On a reconstruit 13,200 pieds de clôtures paraneige et fait des réparations générales aux paraneiges et clôtures ordinaires le long de la ligne, employant pour cela une quantité considérable de matériaux.

Cent barrières de fermes ont été remplacées par des barrières de fil métallique en treillis.

BATIMENTS, QUAIS DE GARE, ETC.

A Tignish la salle d'attente a été peinturée.

A Alberton on a recouvert en bardeaux un côté du toit de la remise à marchandises et posé une nouvelle porte. On a peinturé le logement de l'agent et posé du papier-tenture à l'intérieur.

A O'Leary un côté du toit de la gare a été recouvert en bardeaux.

A Coleman on a construit un bâtiment dont une partie sert de salle d'attente et l'autre partie de hangar à marchandises et l'on a déposé à peu près 500 verges de terre pour le nivellement du terrain.

A Ellerslie on a posé un nouveau plancher dans la salle d'attente et construit une petite cuisine.

A Summerside les murs et le plafond de la salle d'attente générale ont été lambrissés de bois et peinturés et l'on a posé un plancher d'épinette. Le hangar à marchandises du quai a été exhaussé de 3 pieds 6 pouces, on a reconstruit la fondation en bois de pruche et l'on a renouvelé le plancher avec de la planche de pruche.

A Emerald on a peinturé la salle d'attente et le bureau.

A Kinkora on a reconstruit la plate-forme de la gare.

A Bradalbane on a peinturé la salle d'attente et le bureau.

A la Rivière-Hunter on a renouvelé la fondation et les supports du réservoir d'eau, et l'on a construit une nouvelle maison pour les outils de la section. Le logement de l'agent reçut deux couches de peinture à l'extérieur et le bureau des billets fut peinturé à l'intérieur.

A Wiltshire-Nord la gare a reçu deux couches de peinture à l'extérieur et le bureau et la salle d'attente furent peinturés.

A Charlottetown 7,000 pieds de planches de pruche furent employées pour réparer le plancher de la remise aux locomotives, le plancher de l'atelier des machines fut en partie reposé en planches et une chambre fut aménagée pour le tapissier. Une fondation en béton et un plancher en bois franc furent posés dans le bureau du surintendant, la boiserie peinturée et les murs tendus en papier. Le bureau du comptable fut complètement rafraîchi, un nouveau plancher posé, et les murs lambrissés. On construisit un hangar pour le charbon de forge et une chambre d'outils dans l'atelier des machines. Une maison en fer et un hangar à bois furent rebâtis, un hangar à charbon pour la machine stationnaire fut réparé, et un plancher fut posé dans l'atelier des peintres, quatre cendriers dans la remise aux locomotives furent renouvelés et une nouvelle fondation fut posée sous la presse hydraulique

A Tracadie on a rebâti la plate-forme de la station.

A Mount-Stewart la gare a été élevée de 3 pieds 6 pouces, les seuils renouvelés, un nouveau planché posé dans le hangar aux marchandises, et toutes les réparations nécessaires furent faites, l'extérieur du bâtiment reçut deux couches de peinture, le bureau, les salles d'attente et le logement de l'agent furent rafraîchis et peinturés. Le quai de la gare a été reconstruit sur des poutres en cèdre recouvertes en planches de pruche.

A Peakes la gare a été recouverte en bardeaux.

A St.-Peter's le logement de l'agent a été élevé de 2 pieds 6 pouces, la fondation renouvelée, et des réparations générales faites.

A Souris les toits du hangar aux marchandises et de la rotonde furent en partie recouverts en bardeaux.

A Cardigan 1,000 verges cubes de terre furent employées pour niveler le terrain autour de la gare.

Des parcs à bestiaux furent construits aux endroits suivants : Wellington, Port-Hill, Emerald et St.-Peters.

Quatorze réservoirs furent reconstruits.

Un sémaphore fut reconstruit à Royalty-Junction et un à Summerside.

QUAIS ET REMBLAIS.

A Summerside 500 tonnes de pierre, 8 wagons de fascines, 60 tonnes de bois de pruche et 300 verges cubes de lest, furent employés pour réparer le quai.

A Charlottetown 100 tonnes de pierre, 40 tonnes de bois de pruche, 25 pilots, 3 poteaux d'amarrage, 25 verges cubes de lest et 5 wagons de fascines furent employés pour réparer le quai et le remblai.

A Georgetown la réparation du quai a exigé 30 tonnes de bois, 2 wagons de fascines et 60 tonnes de pierre.

A Morell on construisit 120 pieds de remblais au pont, ce qui exigea 25 tonnes de bois, 50 tonnes de pierre et 40 verges cubes de terre.

A St.-Peter's on construisit 800 pieds de remblais de 7 pieds de hauteur ; pour cela il a fallu 200 tonnes de bois, 26 wagons de fascines, 40 tonnes de pierre et 300 verges cubes de terre.

A Souris, pour réparer le quai, il a fallu 50 tonnes de pierre, 4 wagons de fascines et 30 tonnes de bois.

PONTS ET PONCEAUX.

A Morell, en prévision d'un pont en fer ou en acier, on employa 80 pilots créosotés (1,380 pieds linéaires), 24,260 pieds de pin dur et 6,000 pieds de pin "Princess" pour la construction des approches et des courbes.

A Naufrage, les deux piles centrales en pierre furent cerclées de tiges de fer, et entourées de deux pieds de béton ; pour cela, il a fallu employer soixante barils de ciment, 50 tonnes de pierre et trois wagons de sable.

A Ellerslie on posa un nouveau tablier au pont.

A la rivière Hunter on posa une courbe sous la travée centrale.

A Clyde on ajouta deux longrines en pin dur, et l'on a fait en outre les réparations nécessaires.

Plusieurs autres ponts ont été plus ou moins réparés.

MATÉRIEL ROULANT.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits dans les ateliers de la division de la mécanique :

Réparations des locomotives.

Trois locomotives, les n°s 3, 5 et 17 ont été virtuellement reconstruites. Dans deux l'on posa de nouveaux foyers et les nouvelles pièces suivantes ont été fournies à chacune d'elles, savoir : Tubes, pistons et tiroirs, plaques tubulaires d'avant, boîtes à fumée, essieux moteurs, boîtes motrices, boîtes du truck d'avant, boutons de manivelles, tiges en cuivre, cuivres moteurs, excentriques et barres d'excentriques, garniture métallique, soupapes d'équilibre, trucks de tender, têtes de cylindres, tiroirs régulateurs, devant de pavillons du mécanicien, tuyaux secs, robinets de modération, tuyaux droits, garnitures de pavillons de mécanicien, éjecteurs et soupapes.

Cinq locomotives ont subi de grosses réparations et neuf locomotives ont subi des réparations spécifiques.

Les nouvelles parties suivantes ont été fournies et l'ouvrage fait :—500 tubes ont été percés, deux devants de pavillons de mécanicien (cadres boulonnés de nouveau) ; six bandages de roues motrices ont été tournés ; deux paires de bandages de roues de truck de locomotives ont été tournés ; 1,600 boulons ont été tournés et filetés ; 260 roues de wagons ont été percées et pressées sur les essieux ; deux essieux moteurs ont été tournés ; 6,928 boulons ont été forgés et filetés ; 3,070 livres d'écrous ont été taraudées ; six cheminées ont été faites ; deux balances de voie et de plate-forme ont été réparées ; un tender a été reconstruit et quatre tenders réparés ; six cheminées pour la rotonde ont été reconstruites ; deux vieilles locomotives condamnées (n° 20 et une stationnaire) ont été brisées ; quatorze ressorts moteurs ont été faits et quarante ressorts réparés.

Pour la division de la voie, 1,200 boulons ont été forgés ; 13,577 livres de fer ont été forgées ; sept jeux d'engrenages d'aiguilles ont été faits, deux rails de croisement neufs ont été faits et quatre réparés, et on a fourni en outre une quantité d'outils et d'autres menues pièces.

Fonderie de laiton.

Production :—6,676 livres de fonte de laiton et 600 coussinets de laiton et 320 livres de zincs de batterie.

Atelier des wagons.

Une voiture de première classe et un wagon-fumoir et postal de première classe ont été construits.

Une voiture de première classe a été convertie en voiture de seconde classe, et une voiture fourgon à bagages de seconde classe a été convertie en fourgon à bagages, et une voiture de seconde classe fut condamnée.

Vingt wagons fermés ont été complètement réparés, sur douze desquels on a posé des toitures neuves en grosse toile, et un a été pourvu de barres d'attelage-type. On a construit un wagon frigorifique et sept wagons à animaux.

Deux wagons-plates-formes ont été reconstruits.

Trois wagons à charbon de 15 tonnes ont été reconstruits pour en remplacer trois de 10 tonnes qui avaient été condamnés.

Cinq wagons plates-formes reçurent des réparations complètes.

Dix-sept wagons fermés et douze wagons plates-formes ont subi des réparations générales.

Un wagon-flanger a subi des réparations générales.

Trois cabs de locomotives ont été reconstruits et quatre réparés ; trois nouvelles passerelles, traverses frontales, sièges et boîtes furent reconstruits, et un truck neuf a été fait pour un tender.

Pour la division de la voie et du trafic, on a fait les travaux suivants :

Sept wagonnets, deux sémaphores et quatorze réservoirs Haggis ont été reconstruits.

Vingt-deux quais de chargement, sept à bestiaux, douze cadres d'aiguilles, cinq portes et cadres, un camion à marchandises, quatre boîtes d'outils, quatre caisses de bureau, cent barrières de fermes et cinq réservoirs Haggis ont été construits.

Atelier des peintres.

Deux voitures de 1re classe, trois voitures de seconde classe et deux wagons-poste et fourgons à bagages furent peinturés et vernis.

Six voitures de 1re classe et quatre wagons-poste et fourgon à bagages furent nettoyés et vernis.

Vingt et un wagons fermés, un wagon frigorifique, sept wagons à animaux, deux wagons plates-formes, trois wagons à charbon et huit wagonnets ont été peinturés.

Les toitures de trente-quatre wagons fermés furent peinturées.

Trente enseignes et traverses de chemins, vingt-neuf tableaux noirs, vingt cadres d'aiguilles, six sémaphores, trente-six bidons à eau, cinq presses à copier, et onze bâtiments furent peinturés et 300 vitres posées.

Huit locomotives ont été peinturées et vernies, et une locomotive a été nettoyée et vernie.

MENU MATÉRIEL.

La valeur du menu matériel acheté a été de..................	$ 64,779 01
La valeur du menu matériel employé a été de..........	76,113 11
La valeur du vieux matériel vendu a été de..........	7,135 65

La valeur du menu matériel en magasin à la fin de l'année était comme suit :—

Menu matériel en général	$ 35,220 90
Combustible	1,821 01
Rails en fer et acier et attaches	4,997 89
Vieux matériaux à vendre	42,000 11
Total	$ 84,039 91

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont été maintenus en bon état.

Je vous envoie un relevé des accidents qui ont eu lieu sur le chemin de fer dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. A. SHARP,
Surintendant.

M. D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dt. COMPTE DU CAPITAL. Av.

1898.		$ c.	1898.		$ c.
30 juin.	Coût du chemin et équipement jusqu'à cette date .. .	3,768,107 26	30 juin.	Reçu du gouvernement fédéral..	3,768,107 26
1899.			1899.		
30 juin.	Dépenses pour l'année finissant le 30 juin :— Redressement des courbes, ligne-mère.....$15,000 00 Nouveaux wagons à animaux. . .. 3,500 00 Quai à Mount-Stewart........... 3,500 00	22,000 00	30 juin.	" "	22,000 00
		3,790,107 26			3,790,107 26

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dt. COMPTE DU REVENU pour l'exercice clos le 30 juin 1899. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1899.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
56,520 66	Frais de traction, relevé n° 1	58,464 56	63,734 61	Voyageurs..............	65,383 11
38,827 84	Dépenses des wagons, relevé n° 2..............	38,463 64	75,845 60	Marchandises.....	79,888 52
94,333 51	Entretien de la voie et des trav. d'art, relevé n° 3..	80,186 60	19,370 40	Malles et divers..........	19,740 40
29,076 53	Dépenses des gares, relevé n° 4...............	29,915 87	158,950 61	..... Total des recettes..	165,012 03
12,660 20	Frais généraux, relevé n° 5.......	11,022 34	72,468 13	..... Balance.......	53,040 98
231,418 74	...Totaux............	218,053 01	231,418 74	......Totaux.............	218,053 01

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.		Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1899.	
$	c.		$	c.
619	66	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage.	617	83
18,164	92	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	18,732	54
14,514	29	Combustible	14,935	67
2,055	16	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,257	61
19,033	40	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	19,712	91
556	41	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	639	20
1,576	82	Divers	1,568	80
56,520	66	Totaux	58,464	56

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépenses des voitures et wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.		Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1899.	
$	c.		$	c.
7,885	15	Réparations aux voitures à voyageurs	7,663	96
2,109	06	" wagons-poste et à bagage	3,557	28
7,838	66	" wagons à marchandises et fourgons	5,728	66
1,059	60	" chasse-neige et *flangers*	347	43
15,700	30	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	16,815	85
798	25	Huile et chiffons pour garniture	770	24
2,545	33	Menus articles et combustible	2,728	69
891	49	Divers	851	53
38,827	84	Totaux	38,463	64

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
295 64	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages...	292 47
39,337 62	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores..........	39,726 59
1,721 81	Rails, coussinets et carvelles....	2,407 62
17,394 37	Traverses....	17,887 56
9,461 29	Bois de constr. et de serv. pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	7,401 80
2,313 19	Réparations aux quais......	2,464 12
5,479 72	" bâtiments et plates-formes...........	6,604 55
1,047 97	" outils......	1,108 58
2,221 72	Enlèvement de la glace et de la neige........	2,243 51
79,273 33	....Totaux..........	80,136 80

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépenses des gares—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
22,458 30	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés au baggage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	22,864 90
6,618 23	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres faux frais................	7,050 97
29,076 53	..............................Totaux......................	29,915 87

W. T. HUGGAN.
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1899.
$ c.		$ c.
4,439 93	Appointements du surintendant, des chefs de trains et des commis, frais de bureau et de voyage	4,524 41
4,814 61	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	5,077 24
697 85	Annonces	481 35
2,202 01	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	227 30
323 69	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	365 66
182 11	Divers	346 38
12,660 20	Totaux	11,022 34

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

1898.	DT.	$ c.	$ c
30 juin	Report		91,094 75
1899.			
30 juin	Achats durant l'exercice	64,779 01	
	Frais d'autres services	10,182 45	
	Bordereaux de paye	1,232 46	
			76,193 92
			167,288 67
1899.	AV.		
30 juin	Distributions durant l'année		83,248 76
	Balance { Matériel ordinaire $31,938 41; Combustible 1,821 01; Rails et attaches disponibles 46,998 00; Vieux matériel pouvant servir 3,282 26 }		84,039 91

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dt. — Bilan général. — Av.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Matériel en général	84,039 91	Compte fédéral	87,117 29
Caisse	1,899 96	Assurance contre les accidents	1,045 58
Stations	1,328 76	Through Ticket Ledger	5,979 07
Ministère des Postes	3,974 10		
Ministère de la Milice	408 15		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbie	30 00		
Sidney Grey	20 00		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
Chemin de fer Intercolonial	1,505 60		
B. et M. Rattenbury	76 20		
Total	94,141 94	Total	94,141 94

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1899.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899 et 1898.

Détails.	1899.	1898.
Longueur de la ligne en exploitation	210	210
Milles parcourus par les locomotives	336,830	327,424
" trains	263,335	252,894
" wagons	1,427,479	1,340,114
Recettes par mille parcouru par les locomotives ... Centins.	48 99	48 54
" de voie ... Dollars.	785 87	756 91
Recettes provenant des voyageurs, pour-cent des recettes brutes	39·62	40·10
" des marchandises " "	48·41	47·71
" d'autres sources " "	11·97	12·19
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·57	5·55
Combustible	4·43	4·44
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·67	·63
Réparations aux locomotives	5·85	5·81
Eau et réparations aux réservoirs	·19	·16
Divers	·47	·48
	17·18	17·07
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	·18	·19
Total ... Centins.	17·36	17·26
Traction, par mille parcouru par les locomotives	17·36	17·26
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives	11·42	11·85
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	23·81	28·81
Dépenses des stations	8·88	8·88
Frais généraux	3·27	3·88
Total, par mille parcouru par les locomotives ... Centins.	64·74	70·68
Traction, par mille parcouru par les trains	22·20	22·35
Dépenses des wagons "	14·61	15·35
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	30·45	37·30
Dépenses des stations	11·36	11·50
Frais généraux	4·18	5·01
Total, train-mille ... Centins.	82·80	91·51
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Dollars.	1,038·35	1,101·99

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1899.

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

RELEVÉ des frais de traction pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour							Coût moyen par mille parcouru.						
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.	Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Conducteurs de locomotives et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1898—Juillet	30,391	1,539 58	1,057 60	208 22	1,169 60	....	148 03	4,123 03	5·07	3·48	0·68	3·85	0·00	0·49	13·57
Août	30,026	1,496 21	1,007 86	241 47	1,732 47	1 30	166 73	4,346 04	4·98	3·36	0·80	5·77	0·01	0·55	15·47
Septembre	31,229	1,746 08	1,141 07	238 33	1,541 18	54 98	164 71	4,886 35	5·59	3·65	0·76	4·94	0·18	0·52	15·64
Octobre	29,278	1,693 74	1,267 75	217 36	1,659 23	3 90	153 45	4,995 43	5·78	4·33	0·74	5·67	0·01	0·53	17·06
Novembre	33,080	1,609 03	1,342 98	217 07	1,598 39	119 44	155 22	5,042 13	4·86	4·06	0·66	4·83	0·36	0·47	15·24
Decembre	28,795	1,562 98	1,404 95	232 54	1,777 35	179 14	198 59	5,355 55	5·43	4·88	0·80	6·17	0·62	0·69	18·59
1899—Janvier	23,039	1,525 91	1,089 01	175 97	1,780 63	61 93	224 65	4,858 10	6·62	4·73	0·77	7·72	0·26	0·98	21·08
Février	22,517	1,510 45	1,333 51	169 74	2,010 23	2 70	233 92	5,260 55	6·70	5·92	0·76	8·93	0·01	1·04	23·36
Mars	28,162	1,741 06	1,703 31	219 63	1,927 49	5 90	228 34	5,825 73	6·19	6·05	0·78	6·84	0·02	0·81	20·69
Avril	23,181	1,394 96	1,150 23	143 66	1,714 14	6 14	205 81	4,614 94	6·02	4·96	0·62	7·39	0·02	0·89	19·90
Mai	26,556	1,414 24	1,173 61	186 62	1,564 61	6 60	169 21	4,514 89	5·33	4·43	0·70	5·89	0·02	0·63	17·00
Juin	30,576	1,498 30	1,263 79	7 00	1,237 59	197 17	137 97	4,341 82	4·90	4·14	0·02	4·05	0·64	0·45	14·20
Totaux	336,830	18,732 54	14,935 67	2,257 61	19,712 91	639 20	2,186 63	58,464 56	5·56	4·43	0·67	5·86	0·19	0·65	17·36

S. F. HODGSON,
Comptable, division du matériel.

B.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

Division

Relevé du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Marchandises et omnibus.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Lèges.	Pour les garages.	Total.
1898—Juillet........ ...	3,704	11,960	11,744	1,402	382	25,488	81	6,774	32,343
Août	3,619	11,803	12,037	1,481	81	25,402	95	6,445	31,942
Septembre........	3,993	12,438	11,574	3,257	220	27,489	92	7,140	34,721
Octobre..........	3,808	10,467	13,044	3,707	46	27,264	87	6,689	34,040
Novembre..	3,810	11,055	15,493	2,367	....	28,915	115	6,957	35,987
Décembre..	3,207	10,454	12,618	149	44	23,265	124	5,560	28,949
1899—Janvier......... .	3,071	4,629	12,083	....	274	16,986	132	5,921	23,039
Février...........	3,166	4,743	11,116	....	1,562	17,421	82	5,014	22,517
Mars........	3,713	5,458	14,314	....	1,933	21,705	334	6,123	28,162
Avril	3,128	3,906	12,700	40	376	17,022	....	6,199	23,221
Mai.....	3,461	5,428	14,751	1,244	120	21,543	194	6,263	28,000
Juin	4,003	10,452	14,008	2,832	22	27,314	62	6,477	33,853
Totaux	42,683	102,793	155,482	16,479	5,060	279,814	1,398	75,562	356,774

DU PRINCE-EDOUARD.

DU MATÉRIEL.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Parcours total.		Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.			Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.		
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de chiffons.
133,565	....	5·32	8·73	4·13	16,299	2,665	562	50·39	8·24	1·74
123,005	....	4·86	8·82	3·85	15,615	2,989	639	48·89	9·36	2·00
141,602	....	5·19	8·69	4·08	17,417	2,971	667	50·16	8·55	1·92
155,069	....	5·69	8·94	4·56	19,308	2,610	637	56·72	7·67	1·87
161,154	....	5·57	9·45	4·48	18,942	2,552	677	52·63	7·09	1·88
126,590	....	5·45	9·02	4·37	17,889	2,558	613	61·80	8·83	2·12
87,568	136	5·24	7·50	3·80	13,292	1,769	397	57·69	7·68	1·72
82,402	4,981	5·19	7·11	3·66	14,564	1,867	413	64·68	8·29	1·83
110,066	44	5·56	7·58	3·91	17,847	2,390	523	63·37	8·49	1·86
107,162	....	6·44	7·42	4·61	11,429	1,656	409	49·22	7·13	1·76
136,721	....	6·38	8·09	4·88	13,485	2,179	497	48·16	7·78	1·77
160,708	....	5·89	8·45	4·75	14,822	2,486	553	43·78	7·34	1·63
1,525,612	5,161	5·55	8·36	4·28	190,909	28,692	6,587	53·51	8·04	1·85

S. F. HODGSON,
Comptable, division du matériel.

C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1899.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De 2e classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons plates-formes.	Total.
1898—Juillet	30,962	22,238	24,935	42,463	12,967	133,565
Août	25,822	22,498	22,780	37,820	14,085	123,005
Septembre	27,331	24,208	22,172	42,410	25,481	141,602
Octobre	22,822	24,198	25,557	49,138	33,354	155,069
Novembre	24,226	25,284	28,238	58,237	25,169	161,154
Décembre	21,923	18,417	25,242	49,285	11,723	126,590
1899—Janvier	16,907	16,066	13,195	32,476	8,924	87,568
Février	15,651	15,181	11,426	25,723	14,421	82,402
Mars	18,241	16,781	13,613	43,654	17,777	110,066
Avril	17,892	15,560	14,060	50,021	9,629	107,162
Mai	20,619	20,360	21,777	57,083	16,882	136,721
Juin	26,189	23,532	28,306	50,445	32,236	160,708
Total	268,585	244,323	251,301	538,755	222,648	1,525,612
Moins ballastage	....	....	14,001	66	84,046	98,113
Balance	268,585	244,323	237,300	538,689	138,602	1,427,499

S. F. HODGSON,
Comptable, division du matériel.

D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ETAT indiquant le nombre de locomotives, et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant, le 30 juin 1899.

—	Locomotives.	Classification des wagons.													Chasse-neige.	Flangers.	Totaux.
		1re classe.	2e classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Poste et à bagage.	A bagage.	Wag. du payeur.	Fourgons.	A march., fermés.	Wagon réfrigérateur.	A bestiaux.	Plates-formes.	Total.			
Disponibles le 30 juin 1898	20	17	6	6	1	3	3	1	3	165	....	10	124	339	8	4	12
Condamnés le 1er juillet 1898	1	..	..	..	...	....	..	..	..	....	....	..	1	1	..	3	3
Total	21	17	6	6	1	3	3	1	3	165	...	10	125	340	8	7	15
Transférés comme suit :—																	
De la 1re classe à la 2e classe	....	1	1	....	....	....	..	..	..	....	....	..	....	....	..	..	....
Combinés 2e classe et à bagage à wagon à bagage	....	..	..	1	....	....	1	..	..	....	....	..	....	....	..	..	....
Total	21	16	7	5	1	3	4	1	3	165	....	10	125	340	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1898	1	..	..	....	....	...	..	..	..	...	....	..	1	1	..	..	....
" durant l'année	....	..	1	....	....	....	..	..	..	...	....	..	5	6	..	..	....
	1	..	1	....	....	....	..	..	..	....	..	..	6	7	..	..	....
Construits et portés au compte du capital	....	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	7	....	7	..	..	....
Reconst. et portés au compte des renouvell.	....	1	..	...	1	...	..	.	.	...	1	..	4	7	..	..	....
A reconstruire	1	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	..	2	2	..	..	....
Propres au service et en réparation	20	17	6	5	2	3	4	1	3	165	1	17	123	347	8	7	15
Total	21	17	6	5	2	3	4	1	3	165	1	17	125	349	8	7	15

S. F. HODGSON,
Comptable, division du matériel.

E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT COMPARATIF des dépenses de la division du matériel pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

—	1898.	1899.
Milles parcourus par les convois	252,894	263,335
" locomotives	327,424	336,830
" wagons	1,340,114	1,427,499
" chasse-neige	4,947	5,161
	$ c.	$ c.
Frais de traction	56,520 66	58,464 56
Coût des réparations aux wagons	19,690 72	16,949 90
" " voitures à voyageurs	7,885 15	7,663 96
" " wagons-poste et fumoirs	2,109 06	3,557 28
" " wagons à marchandises et fourgons	7,838 66	5,728 66
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garnitures	798 25	770 24
" des réparations aux chasse-neige et *flangers*	1,059 60	347 43
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois	22 35	22 20
" " " locomotives	17 26	17 35
" " " wagons	4 22	4 09
Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	7 78	6 43
" " " locomotives	6 01	5 03
" " " wagons	1 47	1 19
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture, par 100 milles.	0 31	0 29
" " " locomotives "	0 24	0 23
" " " wagons "	0 06	0 05
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois.	3 12	2 91
" wagons-poste et wagons-fumoirs	0 83	1 35
" wagons à marchandises et fourgons	3 09	2 17

S. F. HODGSON,
Comptable, division du matériel.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomot.	Lieu de l'accident.	Nom de la victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
1898.												
3 août.	12.10 p.m.	....	Omnibus .	F. Kelly......	D. Pound.....	10	Ellerslie	Julius McDonald.	Employé .	Tombé entre le tender et le wagon en faisant le garage, mort quelques heures après (la locomotive passa sur une jambe).	Une jambe séparée du corps.	Accident.
7 nov..	5.15 a.m..	Spécial.	Marchandises.	G. Tanton....	J. Dalziel.	17	Royalty Jct...	A. Stetson....	Employé .	Entorse à la cheville du pied en faisant le garage.	....	
8 " ..	....	8	Omnibus .	J. McDonald.	J. Hunter	7	Alberton	J. Howatt....	Employé .	Glissé en descendant de la locomotive, qui a frappé l'aiguille.	Blessé au côté... .	
1er oct..	....	12	Express ..	T. K. Stanley.	H. Sutherland	18	Sur le convoi.	John McLauchlin	Employé .	En déchargeant une valise à St-Peters, s'est coupé la main sur la couverture en zinc.	Mort d'empoisonnement du sang le 30 octobre 1898.	Pas d'enquête.

No 2.

CHEMIN DE FER DE LA PASSE DU NID-DE-CORBEAU.

MACLEOD, ALBERTA, T.N.-O., 1er octobre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'état de la ligne et des constructions sur le chemin de fer du Nid-du-Corbeau pour l'exercice 1898-99 et jusqu'au 1er octobre 1899.

Le chemin de fer a été donné à l'entreprise à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui devait le construire et l'équiper, moyennant une subvention de $11,000 par mille de Lethbridge à Nelson, le montant total de la subvention n'excédant point la somme de $3,630,000.

La ligne devait être ouverte à la circulation le ou avant le 31 décembre 1898, jusqu'à l'extrémité sud du lac Kootenay, et il devait y avoir des convois, sans transbordement, pas plus tard que cette date, de cet endroit à Nelson, C.-A., le service devant se continuer tant que le reste du chemin jusqu'à Nelson n'aurait pas été terminé et livré au public, le contrat accordant jusqu'au 31 décembre 1900 pour le parachèvement de la voie.

La première partie du contrat a été terminée avant l'expiration de l'époque fixée, la ligne a été livrée au public, et exploitée avec un équipement complet et satisfaisant de matériel roulant, avec tous les steamers de transfert nécessaires et les barges transportant des charges de wagons de marchandises intactes jusqu'à Nelson, selon le contrat.

Le tracé de la seconde partie du contrat qui exige que la partie de la ligne depuis l'extrémité sud du lac Kootenay jusqu'à Nelson, C.-B., devait être construite avant le 31 décembre 1900, n'était pas suffisamment revisé jusqu'à présent pour nous justifier d'en donner leur construction à l'entreprise, et de plus l'état pluvieux et orageux du printemps et de l'été derniers, et son effet sur la partie de la ligne déjà construite, a nécessité la rétention de toute la main-d'œuvre pour finir et consolider davantage la chaussée de manière à la mettre à l'abri de toute possibilité de dérangement par suite d'une aussi extraordinaire abondance de pluie comme celle de cette année ; l'opinion générale fixe une décade pour le retour d'un tel état climatérique.

Depuis mon dernier rapport annuel, l'achèvement des travaux de construction a été poussé avec vigueur malgré le mauvais temps qui s'est continué presque sans interruption jusqu'en septembre. Voici les résultats de l'ouvrage de la dernière saison.

Antérieurement à mon dernier rapport annuel les rails avaient été posés sur la ligne et ses voies d'évitement depuis Lethbridge jusqu'au lac Kootenay, 26 pour 100 étant de 73 livres à la verge linéale et le reste de 56 et 60 livres. Cette année la compagnie a posé des contre-rails en acier autour des grandes courbes qui se terminaient ou se continuaient sur des ponts et des chevalets.

Trois ponts sur chevalets ont été ajoutés dans le cours de la dernière année aux constructions exigées pour passer les inondations extrêmes entre les voies d'évitement de Pincher et de Cowley.

Dans un nombre de cas, on a posé des tirants supplémentaires aux extrémités des chevalets, à part ceux exigés par le contrat, et on a allongé la longueur là où les extrémités des remblais avaient souffert de la pluie, de l'affouillement et du tassement.

Le béton qui supporte les ponts à fermes Howe, ainsi qu'aux endroits où l'on s'en sert dans les jetées de garde et les brise-glaces des rivières, n'a accusé aucune faiblesse ou instabilité à aucun endroit. Les ponts qu'il faut appuyer d'une manière permanente sur cette pierre artificielle sont bien avancés ; leur achèvement avant la fin de la saison est virtuellement assuré.

Le revêtement permanent en blocailles de toutes les constructions en béton se fait actuellement, celui dans les plus grandes rivières étant fait d'abord et est maintenant à

peu près complété. Je suis heureux de dire que malgré la rude épreuve de cette année, les ponceaux, les chevalets et les ponts ont répondu à ce qu'on attendait d'eux.

Le dernier remplissage de chevalets provisoires qui se trouvent à l'approche est du pont de la rivière de l'Elan, est très avancé et est presque terminé.

On a commencé à remplir les chevalets permanents. Là où quelques-uns d'entre eux sont en usage, la surface originaire de la dépression franchie avait l'apparence d'un drainage naturel, mais d'avoir été rudement éprouvé cette année, et ne donnant aucun signe qu'il faudra les égoutter, la compagnie les remplit, parce qu'elle désire faire autant de remblais solides qu'il sera possible d'en construire.

Là où l'on remplit des chevalets provisoires les remblais sont faits beaucoup plus larges que ne l'exige le contrat, le ballastage se faisant d'une manière très complète à mesure qu'avancent les travaux de consolidation. Cet ouvrage est en cours et est presque terminé.

A tous les endroits près des remblais du ruisseau Michel, de la rivière de l'Elan et du lac aux Canards qui pourraient être atteints par des eaux extrêmement hautes, on a construit durant la saison de solides murs en blocailles avec les gros cailloux qui se sont accumulés dans les tranchées de gros gravier et qui ont été transportés à ces endroits par les trains.

Les stations de voyageurs, les maisons des cantonniers, les ateliers de répations et de machines sont bien faits et conviennent à un trafic croissant. On a bâti de hauts glissoirs à charbon et des réservoirs de 40,000 gallons aux têtes de lignes, qui dépassent de beaucoup les besoins actuels et sont destinés à un plus grand trafic.

De grandes glacières ont été construites et remplies l'hiver dernier : elles contiennent de la glace en quantités plus que suffisantes même si les opérations de la ligne augmentaient de quatre fois le présent volume.

On a construit cette année des hangars à fret additionnels, pour faire face aux exigences croissantes à certains centres grandissants.

La ligne est aujourd'hui complètement pourvue aux têtes de ligne des meilleures plaques tournantes et elle a également des emplacements de plaques tournantes auxiliaires munies d'Y. Parmi les dépendances ajoutées durant la saison se trouvent des bâtiments pour l'huile, pour le sable, ayant de bons appareils de séchage. On a construit des bâtiments pour les fournitures de chemins de fer, et de grandes et commodes maisons de pension, toutes de jolie apparence comme dessin et faisant honneur sous tous rapports. Les exigences telles que spécifiées dans le contrat pour les constructions, ont été plus que remplies sur cette ligne.

Comme l'on sait que l'élévation de l'eau du lac Kootenay, dans les années extrêmes, a atteint 32 pieds à partir de son niveau d'eau basse, la compagnie a enfoncé des groupes de pilots sur la le côté d'amont des chevalets sur lesquels la ligne traverse l'extrémité sud du lac jusqu'à son terminus ouest, afin d'empêcher cet ouvrage d'être atteint par des bois en dérive ou autres corps flottants. Ce système de protection a été employé libéralement et avec succès autour des extrémités et des abords de la cale de transfert, qui est située dans le chenal principal de la décharge de la rivière.

En sus du défrichement stipulé au contrat, déjà fait, la compagnie a coupé dans le cours de l'an dernier diverses étendues de bois à différents endroits, sur des sols composés de *gumbo* argileux qui se trouvent près de la ligne et la traversent. Ceci a été fait dans le but de diminuer la gravité d'une crue soudaine, en donnant aux vents chinooks toute chance de diminuer l'épaisseur de neige durant les mois d'hiver, laissant ainsi très peu de neige à enlever lorsque arrive la saison de la fonte des neiges.

Dans mon rapport annuel précédent je disais que je retenais une partie de la subvention pour couvrir les frais d'aplanissement des remblais dans le cas où l'inclinaison spécifiée ne suffisait pas pour empêcher les côtés des tranchées de rentrer après avoir subi une année d'épreuve.

L'expérience acquise dans l'intervalle de mes rapports annuels, par suite de l'abondance des pluies qu'a dû subir ce chemin de fer nouvellement construit, a démontré la nécessité de changer les lignes latérales du prisme, dans des sols semblables où la conformation physique est différente de ce qu'elle est sur cette longue ligne de chemin de fer de prairie et de montagne. La réduction des talus et l'élargissement des bases des

tranchées, maintenant à peu près terminées, ont nécessité dans le cours de la dernière année la concentration de presque toute la main-d'œuvre disponible pour cet ouvrage, ainsi que pour la chaussée proprement dite, là où elle se compose du sol léger de la prairie ou d'argile *gumbo.* Bien que le travail de la saison ait été dispendieux pour faire cet ouvrage, il a eu pour résultat de consolider fortement les remblais d'une largeur supplémentaire, de donner de meilleurs talus que les lignes du diagramme exigées par le contrat, et de former des bases libéralement couvertes de ballast et d'une bien plus grande épaisseur que celle spécifiée dans la convention.

Sur quelques-uns des divers sols à travers lesquels on a fait des tranchées, il a fallu des talus d'un angle moins incliné pour rendre la chaussée plus solide et plus sûre. Entre Lethbridge et Macleod, l'espèce de ciment qu'il a fallu miner à cause de sa nature dure et compacte à bien résisté avec ses talus plus inclinés qu' $1\frac{1}{2}$ à 1, la seule faiblesse indiquée étant dans les parties détachées et fracturées par la dynamite lorsqu'on enlevait le contenu du prisme, lesquelles se rongeaient légèrement par la force des orages de pluie, mais le déblaiement s'est fait d'une manière satisfaisante dans le cours de la dernière saison.

A l'est de la station du Nid-de-Corbeau, dans toutes les tranchées à travers un sol ferme, sec, compact, les talus qui ont été faits à un angle d'inclinaison moindre que l'inclinaison générale d' $1\frac{1}{2}$ à 1 ont été aplanis aux endroits où ils paraissaient faibles, et leur sécurité et leur permanence ont été assurées. A présent, entre les stations de Pincher et Cowley on a réduit davantage les talus supérieurs d'un affleurement d'argile perfide dans les tranchées a l'ouest de la branche sud de la rivière du Vieux.

A l'ouest de la station du Nid de-Corbeau, un bon nombre de tranchées classées comme étant d'une espèce de ciment ont donné des signes de faiblesse causée par des couches d'argile et de sable filtrant à travers la masse générale, ce qui obligea d'élargir les bases et de réduire les talus autant qu'il était possible d'allouer sans affecter les versants de montagnes le long desquels se trouvent ces tranchées. Je peux dire que cette classe d'ouvrage est maintenant virtuellement terminée.

Là où l'argile *gumbo*, ou argile molle, composait le sol dans lequel les tranchées étaient faites, il a fallu continuer pendant toute la saison l'étude de son action dans les différents changements climatériques pour assurer l'état durable de la chaussée. Le cas le plus obstiné que nous avons rencontré a été à la Loop Michel, où une pelle à vapeur a dû travailler tout l'hiver et jusqu'en été. Cette tranchée a été convenablement égouttée sur le sommet de son inclinaison, son prisme a été creusé au-dessous de sa formation et sa base a été établie au double de la largeur exigée par le contrat, et les pentes étaient bonnes, cependant sous la pluie continuelle de la saison il a fallu y voir pour empêcher le talus du côté de la montagne de nuire aux supports des traverses au centre de la ligne. Dans d'autres cas des tranchées dans cette espèce de sol ont été maintenues en enfonçant des palplanches de 12 pouces au pied du talus sur le côté supérieur des tranchées, ce qui assura un ferme support pour le ballast et la voie ; en certains endroits elles ont laissé passer l'eau qui filtrait en dessous de la formation, diminuant par là le danger des éboulis ou des déplacements de terre sous le ballast.

Aux endroits où le sol à la base restait humide on a creusé jusqu'à trois pieds au-dessous du niveau et on a tassé de la pierre sur toute la longueur du fonds, et on a obtenu un résultat satisfaisant.

Depuis l'achèvement du ballastage de la ligne l'outillage à vapeur avec le train de service ont travaillé principalement dans les tranchées des sols d'argile *gumbo.* Son ouvrage consistait à agrandir les tranchées au niveau et à couper le talus inférieur selon la formation le long des rives de la rivière, l'avantage de ce travail étant de faire écouler de la manière la plus courte et la plus rapide l'eau de surface dans les mauvaises saisons au moyen de drains profonds transversaux et de boîtes d'égouts au-dessous de la formation.

Dans un grand nombre de cas où les remblais devaient être faits avec un certain pourcent de sols argileux provenant des tranchées contiguës, on a enfoncé avec succès, des palplanches de 12 pouces au pied du remblai du côté inférieur.

Dans l'ouvrage de dernière main qu'on a fait récemment, se trouve la confection de pentes convenables et l'élargissement supplémentaire des tranchées de gravier propre

au ballastage ; dans certaines tranchées l'élargissement s'est tout fait d'un côté de la ligne centrale, dans le but de réduire encore davantage la courbe en prévision de vitesses plus grandes, les matières excavées étant libéralement employées pour améliorer les remblais en terre et donner des couches supplémentaires pour la permanence de la voie.

On a donné une plus grande largeur que celle spécifiée au contrat au remblai, aux endroits où la surface originale dans leur voisinage s'était affaissée, crevassée ou tassée, sous l'action évidente du drainage souterrain.

Quant à l'achèvement des talus, je peux dire que grâce au bon travail fait cette année, et le mauvais temps qu'ils ont subi, ce sont maintenant les pentes naturelles nécessaires à la sûreté et à la permanence et ils sont conformes à la clause gouvernant l'inclinaison.

Dans la plus grande partie des travaux d'achèvement faits par les trains transportant le meilleur ballast des sablières sur les remblais affaissés, on assure la nature durable et solide de la voie.

Tous les garde-feu dans les prairies, des deux côtés du chemin de fer, ont été reconstruits, et leur largeur augmentée.

On a fait récemment un examen de l'éperon de montagne qui se trouve près de la jonction des branches est et sud du ruisseau Michel, et qui obligea de faire une courbe aiguë sur la ligne exploitée, dans le but d'améliorer l'alignement et de voir si cela pouvait se faire, le principal ouvrage à faire étant une tranchée ouverte composée de sols mixte et de roc.

Depuis la mise en exploitation de la ligne douze voies d'évitement ont été faites pour diminuer les frais de chargement aux mines, aux scieries, et aux centres d'expédition d'animaux et de foin.

Depuis que la ligne d'embranchement de Fernie a été bâtie jusqu'aux mines, deux autres lignes ont été mises en construction et seront mises en opération avant la fin de l'année. L'une court de Cranbrook en remontant la rivière Saint-Mary's jusqu'au groupe de mines Sullivan et North Star, et l'autre depuis Sparwood jusqu'aux houillères récemment ouvertes sur le côté sud du ruisseau Michel.

Bien que la ligne ait été en opération depuis moins d'un an, les houillères de Fernie et de Sparwood ont expédié leur extraction sur les marchés, et dans peu de temps les houillères récemment ouvertes du lac du Nid-de-Corbeau seront en état d'expédier leurs produits miniers.

A différents endroits sur ce chemin de fer sept scieries sont constamment en opération. On pousse avec énergie le développement des mines à plusieurs endroits près du chemin de fer, trois d'entre elles expédient déjà du minerai aux hauts-fourneaux de Nelson et Tait, et avant la fin de l'année un nombre égal enverra ses produits à ces hauts-fourneaux.

Un concentrateur d'une capacité de 150 tonnes par jour commence maintenant à travailler près de Moyie-city, et un autre ainsi qu'un comprimeur sont en cours de construction dans le même district.

A Fernie, Cranbrooke, Moyie-city et Creston, la population de ces nouveaux centres d'affaires est établie et s'accroît rapidement, Fernie ayant maintenant environ deux mille habitants.

Les facilités de trafic et le matériel roulant disponibles sont suffisants, dépassent même les besoins présents.

L'achèvement de tous les travaux qu'il faut faire conformément aux termes de la première partie du contrat a été vigoureusement poussé et sera terminé avant la fin de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. R. L. FELLOWES,
Ingénieur-surintendant du ch. f. P. N C.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins
de fer et Canaux, Ottawa.

No 3.

ROUTE DE CHEMIN DE FER VERS LE YUKON.

NOTE.—Les plans, profils et albums de vues photographiques mentionnés dans ce rapport d'exploration et les suivants, se trouvent dans le ministère des Chemins de fer et Canaux.

OTTAWA, ONT., 8 février 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les explorations se rattachant à la division ouest de la route projetée du chemin de fer vers le district du Yukon, explorations faites pendant la dernière saison selon vos instructions.

Accompagnant ce rapport se trouvent :

1. Un plan indiquant les explorations depuis le lac Dease jusqu'à la tête de la rivière Stikine.
2. Un profil depuis le lac Dease jusqu'à la rivière Stikine.
3. Un album de photographies.
4. Une esquisse de la contrée contiguë à la route projetée depuis les rapides Finlay jusqu'au lac Teslin.

Je partis d'Ottawa le 23 juin, ayant reçu mes instructions de vous la veille, et j'arrivai à Vancouver le 28, voyageant par le chemin de fer du Pacifique Canadien.

L'intervalle entre mon arrivée et le départ du steamer du Pacifique Canadien *Tartar* pour le nord, a été pleinement occupé pour engager les hommes de mon parti, pour acheter des chevaux de bât, un équipement de camp et des provisions.

Le *Tartar* partit de Vancouver à 2 a.m. le 8 juillet, toucha à Victoria en route, et arriva à Wrangel, Alaska, le 11. On fit la correspondance régulière avec le bateau à vapeur, le *McConnell*, de la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui partit le lendemain matin au point du jour, arrivant à Glenora le 13, où il passa la nuit, et finalement nous débarqua à Telegraph dans la matinée du 14 juillet.

Sur les pages trois à quatorze de l'album se trouvent des photographies des quelques vues charmantes et du beau paysage sur la rivière Stikine, entre Wrangel et Glenora.

La rivière coule en général dans une vallée d'un à deux milles de large, bordée de collines et de montagnes dont de nombreux pics sont couverts de neige, tandis qu'entre la rivière et le pied des collines se trouvent de nombreuses terres riveraines bien boisées. Quelques glaciers sont situés près de la rivière, le plus remarquable étant le "Grand Glacier", à plusieurs milles au delà de la frontière internationale, et nous en avons pris plusieurs bonnes vues photographiques.

On peut se faire une idée de la différence entre les niveaux de l'eau haute et de l'eau basse sur la Stikine, à un endroit aussi rapproché de son embouchure que la frontière, en comparant les deux vues du poste de la gendarmerie à cheval, sur la page 3, l'une prise le 12 juillet et l'autre le 1er octobre.

Les vues 261 et 256, pages 11, montrent le petit steamer *Mono*, sur lequel nous sommes partis de Glenora à notre voyage de retour, attaché sur la rive en aval du petit Canon—ayant perdu son hélice à raison des souches et de l'eau basse dans la rivière.

Pendant la période des très basses eaux dans la rivière vers la fin de septembre, le *Mono* agissait comme relais depuis Glenora jusqu'à un point à environ cinq milles en aval du petit Canon, jusqu'au steamer *Casca*, dont le tirant d'eau ne lui permettait pas de remonter la rivière au delà de ce dernier point.

L'accident au *Mono* arriva heureusement près du point de relais, de sorte que le transbordement des voyageurs et de la cargaison sur le *Casca* s'est facilement accompli le lendemain.

La navigation du bas de la Stikine est semée de risques considérables et même de danger, dans la dernière partie de la saison, dus au chicots et à l'eau basse. Pendant

la période des hautes eaux ce devient une question de puissance de la part des bateaux à vapeur naviguant sur la rivière pour franchir les grandes nappes d'eau à rapide courant, et tourner avec succès les courbes aiguës dans le chenal, tout en évitant les arbres en dérive et les chicots.

Nous fûmes retardés quelques temps à Telegraph, pour dompter et ferrer les chevaux de bât, pour trouver un nombre de chevaux plus sauvages qui avaient échappé aux hommes et s'étaient égarés dans les montagnes et les ravins, et pour préparer les choses pour le voyage vers l'intérieur. Ici j'engageai comme guide un jeune sauvage qui avait passé plusieurs saisons à faire la chasse à trappe et au fusil dans le haut de la Stikine, et qui connaissait bien le pays. Il se montra un homme digne de confiance et rendit de bons services pendant tout le voyage.

Sur la carte accompagnant mes instructions, la route de chemin de fer qu'on se proposait d'explorer est indiquée comme suivant la rivière Stikine depuis la tête du cours d'eau principal jusqu'à l'embouchure de la rivière Tahltan, remonte cette rivière jusqu'à sa tête et de là se dirige vers le nord par une séries de petits lacs et cours d'eau jusqu'au lac Teslin. Une ligne d'embranchement est aussi indiquée de Telegraph à Glenora, en suivant la Stikine depuis un point qui s'écarte de la ligne-mère à Tahltan.

Faisant de Telegraph le point de départ de mon arpentage à la marche, et la donnée des lectures barométriques, je remontai la rivière Stikine par la route muletière sur le côté droit ou nord conduisant au lac Dease, dans l'intention de suivre cette route jusqu'à la rivière Tanzilla, franchissant cette rivière aussi près de son embouchure que possible, puis je continuai à remonter la Stikine aussi loin que le permettrait la durée de la saison.

J'ai jugé à propos de changer ce programme en arrivant à la Tanzilla, comme on le remarque plus loin.

EXAMEN DE LA VALLÉE DE LA STIKINE ENTRE GLENORA ET LA RIVIÈRE TANZILLA.

La section entre Glenora et Telegraph, tout en n'exigeant pas d'ouvrages excessivement difficiles, exigerait une somme considérable de tranchées de versants de montagnes à travers du roc et de la terre, avec chevalets, si l'on amène la ligne dans le voisinage du village de Telegraph.

Les photographies sur les pages 15, 16 et 17 sont des vues prises à différents endroits sur cette section. Les n°s 34 et 35 indiquent le cañon à travers lequel le Premier South Forth entre dans la Stikine en venant du sud, et les bords en terrasse sur ce côté de la rivière. Dans le n° 32, au coude de la rivière, on voit les hautes falaises (remparts) de basalte qui affleurent le long de la rive droite sur un demi-mille à ce point.

Le village Telegraph, sur un plateau étroit à l'embouchure de Telegraph Creek, est indiqué sur la vue 50, tandis que les numéros 41 et 38 sont des vues de la gorge à travers laquelle ce ruisseau coule vers la Stikine.

Le n° 44, p. 16, est une vue des bords du côté opposé (sud) de la rivière, et la chaîne de montagnes couvertes de neige dans le lointain.

De Telegraph, en remontant la vallée de la Stikine, jusqu'à la Tanzilla, la rivière coule à travers une série de cañons, ayant en général des murs à pic de basalte, à partir desquels des terrasses s'étendent en arrière jusqu'aux montagnes qui enserrent la vallée. Ces terrasses sont plus prononcées sur la rive droite, elles se trouvent à des hauteurs variées, et sont coupées par de profonds cañons transportant les tributaires à la rivière principale.

Sur les pages 19 et 20 se trouvent des vues des cañons entre Telegraph et la rivière Tahltan, et sur la page 21 des vues indiquant la jonction des rivières Stikine et Tahltan. La route escarpée conduisant au bas de la rive droite de la Tahltan et le pont sur cette rivière à la traverse de la route, n°s 59 et 55, sont indiqués sur la page 22, ainsi que le cañon rocheux, de près de 200 pieds de profondeur, à travers lequel cette rivière se précipite juste avant d'atteindre la Stikine (n°s 60 et 245).

Le cañon de la Stikine en amont de la Tahltan est indiqué dans deux vues, 54 et 244, page 24 ; tandis que la page 23 montre trois vues du mur gauche de ce cañon, signalé par le Dr Dawson comme montrant les différentes séries de coulées basaltiques

et les plus vieux dépôts de gravier au-dessous, à travers lequel la rivière s'est coupé un chemin.

La photographie 239, page 24, est une vue à travers la vallée, à une couple de milles en amont de Tahltan ; dans cette photographie on peut voir les falaises basaltiques sur la rive sud de la rivière. La photographie 238, page 24, et 61 et 62, page 25, sont d'autres vues de cette vallée entre les rivières Tahltan et Tuya.

La rivière suivante entrant dans la vallée de la Stikine est la Tuya.

En parlant de cette rivière dans son rapport sur le " District du Yukon et le nord de la Colombie-Britannique ", le Dr G. M. Dawson, dit : " La vallée de la Tuya, où la route la franchit, est une grande gorge d'environ 600 pieds de profondeur, coupée à travers les terrasses de dépôts. La rivière, sur laquelle se trouve un petit pont, est un torrent impétueux, presque une série de cascades. Ses rives escarpées montrent une section d'environ 400 pieds des terrasses de dépôts."

Les photographies sur la page 26 sont de bonnes vues de ce que le Dr Dawson décrit dans cette citation.

La route sinueuse montant ces rives escarpées est bien indiquée dans la photographie n° 66. Les n°s 236 et 237, page 25, sont des vues de ce même cañon plus près de la Stikine.

A environ huit milles au-dessus de la Tuya, la rivière Tanzilla se coupe un chemin à travers une profonde gorge rocheuse vers le " Grand cañon de la Stikine ", que l'on peut dire virtuellement commencer près de Telegraph Creek, où la photographie 30, page 17, a été prise, en regardant en amont de la rivière.

Les photographies 85 et 86, page 27, sont des vues de ce cañon et de la vallée de la Stikine immédiatement en aval de l'embouchure de la Tanzilla. Les photographies 87, 95 et 96, sont des vues du cañon à l'embouchure, et 89, une vue du cañon à une courte distance en amont de l'entrée de la Tanzilla. La photographie 91 montre la gorge à murs rocheux de la Tanzilla à son embouchure.

Les photographies dont je viens de parler donnent une bonne idée de la vallée de la rivière Stikine depuis Glenora jusqu'à la rivière Tanzilla.

Bien que la construction d'une ligne de chemin de fer sur la section comprise entre Telegraph et la Tanzilla ne comporterait pas des travaux difficiles continuels, les traverses des rivières Tahltan, Tuya et Tanzilla exigeraient des constructîons très dispendieuses, si la ligne était tracée sur la rive droite de la Stikine ; tandis que si elle était tracée sur la rive gauche, il serait nécessaire de traverser la Stikine, probablement en amont de la Tahltan, et comportant aussi une traverse de cette dernière rivière, dans le prolongement de la ligne jusqu'a Telegraph et Glenora. En outre, on dit que ce " Grand cañon de la Stikine " s'étend vers l'est au delà de la Tanzilla à au moins 30 milles, et cette partie de la vallée de la Stikine même est si difficile de passage que les chasseurs sauvages montant aux eaux des rivières supérieures font un long détour pour tourner ces 30 milles par des sentiers loin dans l'intérieur, soit au nord soit au sud.

On dit que cette partie de la rivière reste ouverte pendant les hivers les plus rigoureux.

Mon examen de la vallée de la Stikine jusqu'à la rivière Tanzilla m'eût, seul, porté à chercher quelque autre route plus praticable. Lorsque j'eus pris en considération ces 30 milles restant de cañon s'étendant vers le bout de la Stikine, formant en tout environ 60 milles, depuis Telegraph, ou 48 milles depuis la Tahltan, de contrée de cañon, exigeant des travaux très considérables sur la partie examinée, avec la probabilité que les autres 30 milles ne seraient au moins guère plus favorables à la construction d'un chemin de fer, j'en vins à la conclusion qu'il était impérieux de chercher et de trouver si possible une autre route plus facile, même si elle s'écartait radicalement de celle esquissée dans mes instructions.

Pendant mon séjour à Telegraph je pris des renseignements au sujet des sentiers et des routes possibles de chemin de fer jusqu'au lac Teslin, auprès de plusieurs vieux résidants du district de Cassiar, entre autres d'un fonctionnaire du gouvernement qui avait passé un bon nombre d'années dans la région du lac Dease. Plus tard je rencontrai un employé de la Baie-d'Hudson qui depuis des années était stationné au lac Dease et avait parcouru le pays intermédiaire jusqu'au lac Teslin.

D'après les renseignements que m'ont fournis ces deux fonctionnaires et d'après les entrevues avec des prospecteurs qui avaient remonté la rivière Tuya jusqu'à sa source, il me parut probable qu'on pourrait trouver une route assez bonne depuis la tête ou extrémité sud du lac Dease jusqu'à la tête du lac Teslin. Cette route projetée, telle qu'indiquée sur l'esquisse qui accompagne ce rapport, suivrait le côté gauche du lac Dease jusqu'au ruisseau de Thibert, remonterait ce ruisseau jusqu'à la Tuya, traverserait la rivière Tuya à l'extrémité inférieure du grand lac où la rivière prend sa source, puis à travers une région plate et basse jusqu'à une branche de la rivière Fifteen-Mile, et finalement descendrait cette branche et la rivière jusqu'au lac Teslin. Un sentier entre ces deux lacs suit approximativement la route esquissée, par laquelle des prospecteurs ont fait le voyage en sept jours l'hiver dernier.

En admettant qu'on puisse se fier d'une manière générale à ces rapports favorables —opinion que je suis justifiable de partager—il me restait à trouver une route exécutable depuis la tête du lac Dease, au sud ou au sud-ouest, jusqu'à un point quelconque sur la rivière Stikine en amont du Grand Cañon.

La saison étant trop avancée pour me permettre d'examiner le pays entre Dease et Teslin, et aussi entre Dease et la Stikine, je me décidai à faire l'exploration de cette dernière section, surtout, parce que du résultat de cette exploration dépendrait la possibilité même d'utiliser la section de Dease et Teslin, comme chaînon d'une ligne directe de chemin de fer.

En conséquence, je continuai l'exploration à la marche et les lectures du baromètre, commencées à Telegraph, jusqu'à la tête du lac Dease, parce que ce travail ne retardait pas la marche du convoi de bât. Ici je trouvai que ces observations barométriques donnaient pour le lac une altitude de 2,750 pieds au-dessus de la mer, une différence de quatre-vingt-dix pieds de plus que celle donnée par le D[r] Dawson ; cependant, considérant la distance depuis Telegraph—72 milles—cette variation n'est pas extraordinaire, et je gardai en conséquence l'altitude donnée par mon baromètre.

Comme je l'ai dit, l'exploration à la marche se continua depuis le voisinage de l'embouchure de la rivière Tanzilla jusqu'au lac Dease, en suivant la route de l'Etat dans la vallée de la Tanzilla. Cette vallée a environ un mille de large et court dans une direction presque N.-E et S.-O., son bord méridional étant formé par les contreforts d'une haute chaine de montagnes, que les sauvages appellent " Ho-tai-luh".

Au nord aussi cette vallée est enserrée par des montagnes s'étendant dans le lac Dease jusqu'à environ 28 milles dans une direction S.-O., ou jusqu'à une couple de milles en aval de Riley où cette chaîne tourne vers le nord et forme le bord est de la vallée de la Tuya-

Entre Dease et Riley se trouvent quatre grands ruisseaux se jetant dans la rivière Tanzilla en venant du nord dans d'étroites vallées coupées à travers ces montagnes, le plus éloigné dans l'est étant le ruisseau Eight-Mile, un large cours d'eau rapide, situé dans une vallée d'un quart de mille de largeur, qui s'étend apparemment jusqu'à un certain nombre de milles vers le nord-ouest.

Du Camp Caribou, à 36 milles du lac Dease, un sentier conduit jusqu'en haut de la vallée de la Tuya, mais on dit qu'il est marécageux, rocheux, et généralement difficile pour les animaux de bât.

Sur les pages 29 et 30 de l'album, se trouvent des vues dans le voisinage du Camp Caribou, et sur les pages 31-34 sont des vues de la vallée Tanzilla, prises entre Caribou et le lac Dease. Dans quelques-unes de ces vues les montagnes Hotailuh se détachent d'une manière proéminente, surtout dans les numéros 99 et 100, prises à Riley, où ces montagnes s'approchent très près de la rivière et présentent un sommet particulièrement élevé et en forme de baril, et leur hauteur diminue à mesure que nous montons la Tanzilla, jusque vis-à-vis le lac Dease, où elles deviennent une longue et basse colline. (*Voir* la photo. au sommet de la page 34.)

Arrivé à la tête ou extrémité sud du lac Dease, j'établis ici le point initial des explorations jusqu'à la rivière Stikine, et ensuite, en remontant la rivière, jusqu'à un point éloigné de 111 milles du lac.

Pour la description, la route explorée est divisée en quatre sections, comme suit :—

(*1.*) *Lac Dease—Section de la rivière Tanzilla*—15 milles—(De zéro au 15[e] mille).

(*2.*) *Section de Gnat-Creek*—18 milles—(du 15e au 33e mille).

(*3.*) *Section de Ptarmigan et du Creek au Caribou*—26 milles—(du 33e au 59e mille).

(*4.*) *Section de la rivière Stikine*—52 milles—(du 59e au 111e mille).

(*1.*) *Section du lac Dease et de la rivière Tanzilla.* (*De zéro au 15e mille*).

Le Dr G. M. Dawson, directeur de la Commission géologique du Canada, dans son rapport sur le " District du Yukon et le nord de la Colombie-Britannique ", écrit ce qui suit (p. 73) —

" Le lac Dease a une élévation de 2,660 pieds au-dessus de la mer et est situé presque franc nord et sud sur le 130e méridien. Il a une longueur totale de vingt-quatre milles et un tiers, avec une largeur moyenne d'un peu moins d'un mille, étant un peu plus étroit à son extrémité nord qu'à son extrémité sud . . . . La contrée autour du lac est partout boisée, bien qu'on ne trouve des arbres assez gros pour faire du bois de construction que dans les valles abritées ou sur les terres basses. Elle n'est pas rugueusement montagneuse, bien qu'on aperçoive plusieurs sommets élevés. A l'exception de ces montagnes et autres sans noms, la contrée près du lac est simplement en collines ou s'élève en longues et légères inclinaisons depuis les rives jusqu'aux terres boisées onduleuses supérieures, à quelques centaines de pieds seulement au-dessus, et se confondant avec la base des montagnes. Les montagnes ne commencent à s'entasser plus près du bord de l'eau qu'à l'extrémité nord du lac. Le lac est peu profond et marécageux aux deux extrémités, mais ailleurs il est évidemment très profond, bien qu'on n'y ait fait aucun sondage. Les affleurements de roc sont rares le long du bord du lac, qui, lorsqu'il est gratté, ne montre en général que des terrages de dépôts stratifiés, sablonneux, argileux et graveleux . . . . "

D'après cette description de la région qui entoure le lac Dease, il n'y a évidemment aucun obstacle sérieux à la construction d'un chemin de fer le long de sa rive ouest, où passerait la route projetée jusqu'au lac Teslin.

Sur la page 35 de l'album de photographies se trouvent des vues vers le bas du lac à partir de sa tête—dans le n° 224 on voit les monts McLeod et Sullivan sur la gauche, tandis que dans le centre de la photographie, on voit légèrement esquissée la montagne Beady. Ces vues donnent une idée de la topographie de la partie supérieure ou sud.

Les opérations minières dans la partie nord du district de Cassiar se sont concentrées autour du lac Dease—qui est relié à Telegraph, à la tête de la navigation de la rivière Stikine, par une excellente route de bât, tandis que la rivière Dease offre une bonne route aux bateaux vers le nord jusque dans la région de la rivière aux Liards.

Si l'on adoptait une route de chemin de fer jusqu'à Teslin par le lac Dease, ce dernier deviendrait un important centre de distribution—et fournirait un grand trafic au chemin, parce qu'il possède des communications faciles avec un district minier considérable.

Le point initial de la section 1 étant au lac Dease, comme il est dit ci-dessus, la ligne projetée commence sur le versant de colline juste à l'ouest de " Lake House " (vue n° 111, page 35), à un point élevé de 20 pieds au dessus du lac, et suit la rive ouest ou gauche d'un petit cours d'eau se jetant dans le lac Dease, par une pente ascendante de 28 pieds par mille, sur $3\frac{1}{4}$ milles, jusqu'au sommet entre les eaux de la Tanzilla, coulant vers l'océan Pacifique, et celles de la Dease, coulant vers l'océan Arctique. Ce faîte n'est qu'un coteau peu élevé de gros gravier et de vieilles roches rongées par les eaux ; cependant il a réussi à complètement détourner la rivière Tanzilla de son ancien cours, qui, s'il était continué, aurait porté la rivière directement dans le lac Dease, dont les eaux se trouvent à 79 pieds au-dessous du lit de la rivière à cet endroit.

A cette ligne de partage se trouve le grand coude de la rivière Tanzilla, où elle émerge des montagnes couvertes de neige dans une direction nord-ouest et tourne abruptement vers une direction ouest, et ensuite plus graduellement reprend son cours général sud-ouest jusqu'à la rivière Stikine.

Sur la page 34 de l'album se trouve une vue de ce grand coude de la rivière, et la large vallée de la Tanzilla—telle que vue des collines au nord de la route. On entrevoit

le cours de la rivière à travers les arbres—depuis la droite de la photographie jusque vers le centre, où elle s'est écartée de son cours montagneux conduisant vers le lac Dease, après avoir coupé à travers le haut coteau de gravier bien esquissé qui forme ici l'éperon oriental des montagnes Hotailah (photo. 229, page 34).

La vallée de la Tanzilla s'éloigne de la vallée, à ce coude, et inclinant vers le nord se perd dans le large bassin du lac Dease (photo. 222, page 34).

Franchissant la ligne de partage au $3\frac{1}{4}$e mille, la ligne remonte la Tanzilla, sur sa rive droite ou orientale, jusqu'au $12\frac{1}{4}$e mille, avec une pente de 84 pieds au mille jusqu'au 8e mille, et ensuite par une pente de 50 pieds au mille. La ligne traverse ensuite sur la rive gauche de la rivière, et monte graduellement par une rampe de 127 pieds au mille jusqu'au 15e mille, à l'entrée nord ou inférieure de la vallée du ruisseau Gnat.

Sur cette section jusqu'à la traverse de la rivière Tanzilla, on peut classer la construction comme ouvrage assez léger en terre, de gros gravier sur les premiers quatre milles, avec gravier plus fin et argile graveleuse pour le reste.

Au $9\frac{1}{2}$e mille, où la rivière passe à travers un étroit et court ravin ressemblant à un cañon, avec bords inclinés et escarpés sur la droite, et une masse de roche basaltique en forme de coin sur la gauche (photo. 115, 116 et 221, page 36), il sera nécessaire de faire une assez rude tranchée de versant de montagne d'environ 500 pieds, avec ouvrages de protection au pied des talus.

La traverse de la rivière exigera deux arches de 100 pieds chacune, sur culées en maçonnerie et pile centrale.

A partir de la traverse de la rivière jusqu'au 15e mille, il y aura beaucoup d'ouvrage de versant de montagne, en général dans du gravier léger et du roc, avec débris détachés et solides, aux éperons des montagnes. Cette roche est basaltique et apparemment brisée en masses irrégulières même dans les coteaux, ce qui la rend comparativement facile à travailler.

Le bois sur cette section est petit, en général du tremble, de l'épinette et du pin noir, bien que j'aie vu sur les plateaux de la rivière une quantité considérable d'épinette d'assez belle grosseur.

Sur la page 36 se trouvent des vues du petit cañon au $9\frac{1}{2}$e mille et de la rivière juste au-dessus. Cette dernière vue montre du bon bois de construction sur les deux côtés de la rivière.

Les photo. 118 et 224, page 37, sont des vues de la partie supérieure de la Tanzilla près de la traverse projetée de la rivière, où c'est un rapide cours d'eau de montagne, généralement large et peu profond, se précipitant sur un lit semé de roches, avec une pente de 50 à 65 pieds au mille, certainement le double de celui observé dans la partie inférieure de la rivière.

L'alignement de cette section n'exigera pas de courbes dépassant un maximum possible de 10 degrés.

(2.) *Section de Gnat-Creek*—(du 15e au 33e mille).

Entrant dans la vallée de Gnat-Creek, au 15e mille, la ligne projetée continue son ascension de la pente antérieure de 127 pieds au mille jusqu'au $17\frac{1}{2}$e mille, où la vallée commence à s'élargir en un grand bassin entouré de montagne indiqué sur les photos. 122, page 37, et 124 et 219, page 38.

A travers ce bassin la ligne suit la direction générale du creek, par une rampe ascendante de 34 pieds au mille jusqu'au 21e mille, près de l'extrémité supérieure du lac Gnat, puis elle s'élève au taux de 75 pieds par mille jusqu'au 25e mille, puis à 110 pieds par mille jusqu'au $27\frac{1}{2}$e mille. Là le bassin qui avait commencé à se rétrécir en une vallée étroite au 26e mille—(*voir* photo. 130, page 30) devient encore plus étroite, et quelque peu tortueux sur le bord du creek, (*voir* photo. 131, page 38, et 132, page 39, aussi bien que décidément plus à pic, nécessitant une rampe de 158 pieds au mille jusqu'au 30e mille, ou tête de la vallée du creek (photo. 133, page 39), où le cours d'eau se divise en trois petits ruisseaux. A ce point la ligne touche le bord d'un large plateau sans arbres, s'étendant à une longue distance au sud (photo. 134, page 39), et longeant le bord de ce plateau dans une direction sud-est, suit la base d'une série de hautes collines

dénudées jusqu'au 33e mille, par une rampe de 56 pieds au mille. Ici, avec de hautes collines sans arbres au nord, et des versants rocheux de montagnes et des cañons au sud, la ligne atteint son maximum d'élévation—5,300 pieds au-dessus de la mer ou 2,550 pieds au-dessus du lac Dease.

Les deux premiers milles et demi de cette section exigeront des travaux assez difficiles le long des versants de montagnes, avec parfois des tranchées à travers des éperons de roches basaltique et des masses de débris de roc. De là au 26e mille, l'ouvrage sera léger, argile et gravier, avec une courte tranchée à travers un lit de basalte près du $22\frac{1}{2}$e mille (*voir* photo. 123, page 37) et quelques traverses du creek principal et de ses tributaires, sur des chevalets ordinaires en bois.

Du 26e au 30e mille, l'ouvrage se fera principalement sur des versants de collines, causant des débris considérables de roche détachées, ainsi que de courtes tranchées de roc solide au petit cañon (photo. 131, page 38), et à travers d'autres éperons, en montant la partie supérieure de cette étroite vallée. Ici il faudra faire une certaine somme d'ouvrage en chevalets pour racheter une courbe trop aiguë. Du 30e au 33e mille, l'ouvrage peut être classé comme généralement léger, avec peut-être la possibilité de rencontrer plus ou moins de roche détachée dans le dernier mille.

Cette section passe virtuellement à travers une région sans arbres, bien que j'ai remarqué du bois de moyenne taille sur les flancs inférieurs des collines bordant la partie du large bassin de la vallée à l'ouest. On trouve de l'épinette et du tremble rabougris à des endroits le long du creek, et parfois sur les versants des collines de la vallée étroite.

Les courbes sur cette partie de la ligne seront faibles, excepté entre les 27e et 30e milles, où il faudra faire quelques courbes aiguës pour diminuer les quantités dans la construction. Cependant tel qu'antérieurement noté, on pourrait empêcher cette courbe de devenir excessive, par l'introduction de chevalets, mais à cause de l'absence presque totale de bois de construction dans cette localité, il vaudrait probablement mieux faire des courbes aiguës durant la construction, avec l'intention de les réduire plus tard.

(3.) Section de Ptarmigan et de Moose-Creek.—(33e au 59e mille.)

Laissant le sommet principal au 33e mille par une pente descendante de 50 pieds au mille jusqu'au 39e mille, la ligne projetée arrive au bord de la vallée du ruisseau Ptarmigan par un ravin en forme de cañon, dans lequel se trouve un petit lac qui se décharge dans le ruisseau, passe autour de l'angle sud-est des collines dénudées situées au nord, et descend le long du bord sud-ouest de la vallée jusqu'à la tête du ruisseau Ptarmigan. Sur toute la route on ne pourrait trouver un endroit plus désolé et plus ravagé que la tête de ce ruisseau, ainsi que le démontre la vue de cet endroit par la photo. 218, page 39.

Tournant en demi-cercle à la tête du ruisseau, la ligne descend alors la vallée sur des plateaux situés entre la rive gauche du ruisseau et les pieds des montagnes, par une pente de 157 pieds par mille depuis le 39e jusqu'au 49e mille. Près du 44e mille elle passe devant l'embouchure d'une vallée d'un demi-mille ou plus de largeur, qui s'étend vers le nord, entre de hautes montagnes abruptes et rocheuses sur une longue distance. (*Voir* photos 137 et 140, page 40.)

Au 49e mille, la ligne traverse à la vallée de Moose-Creek par une pente descendante de 33 pieds au mille jusqu'au $50\frac{1}{2}$e mille, et commence ensuite l'ascension de cette vallée sur le côté droit ou nord du creek, par une rampe de 24 pieds au mille jusqu'au $57\frac{1}{2}$e mille, vis-à-vis le lac Caribou, et par une autre rampe ascendante de 43 pieds au mille jusqu'au 59e mille. Ici la ligne a atteint la tête de la vallée de Moose-Creek, formant un sommet peu élevé sur son côté nord, tandis que son versant méridional se change rapidement en versants de montagnes escarpés qui constituent ici les murs nord de la vallée de la rivière Stikine.

Les photo. 138 et 141, page 40, sont des vues vers le bas de Ptarmigan-Creek. La première, prise du niveau supérieur d'un plateau au 44e mille ; la seconde, prise au $46\frac{1}{2}$e mille, indique la haute montagne couronnée de neige par places, située au sud de la jonction des creeks Ptarmigan et Moose. Une vue vers le bas de la vallée de Moose-Creek,

du côté des fourches de ces creeks, est montrée par la photo. 142, page 44 ; sur la même page, la photo. 143 montre le lac Caribou (*Moose*) un petit étang au $57\frac{1}{4}^e$ mille ; et la photo. 144 est une vue du sommet peu élevé (59e mille) regardant vers la vallée de la Stikine, avec un aperçu des montagnes dans le lointain sur le côté éloigné de la vallée.

Sur cette section on rencontrera des morceaux de roches détachées entre le 33e et le 36e mille ; et entre le 35e et le 36e mille une grande accumulation de débris de rochers se voit à l'angle oriental des montagnes.

Les deux milles suivants, le long du versant de la montagne, offrent des ouvrages en terre modérément difficiles et des tranchées dans le roc.

En descendant le Ptarmigan Creek, on rencontre de petits dépôts de débris de roc, mais les plateaux sont en général d'argile et de gravier, avec du roc près de la surface par places.

On traverse plusieurs petits creeks qui n'exigeront que des chevelets ordinaires.

Sur cette partie de la section qui se trouve dans la vallée de Moose Creek, la ligne devra serrer de près les versants des montagnes, sur toute leur longueur, parce que la vallée elle-même semble humide et marécageuse.

Des masses de granit gris en blocs irréguliers affleurent ici et là sur ces versants, et bien que ce roc ne soit nulle part loin de la surface, il n'y a aucun doute qu'on pourrait obtenir une ligne virtuellement libre de toute roche dépassant de légers travaux de roc.

Après avoir passé le 40e mille, le bois abonde, mais sa taille principale varie de petite à moyenne (*voir* photo. sur les pages 40 et 41).

Des chevalets peu élevés suffiront pour traverser ces cours d'eau.

On peut avoir un bon alignement en général sur toute cette section, une courbe aiguë (des courbes de 10 degrés à 15 degrés) n'étant nécessaire qu'entre les 35e et 36e milles. La *loop* à la tête du Ptarmigan-Creek, tout en allongeant la distance, est faite pour maintenir la pente sur ce creek au-dessous de 158 pieds au mille (3 pour 100).

Les explorations jusqu'à l'extrémité de la section 3, que je viens de noter, démontrent pleinement qu'on peut obtenir une route praticable depuis le lac Dease jusqu'à un point sur la rivière Stikine en amont du Grand Cañon, et une ligne aussi qui n'exigera qu'un montant limité de travaux de construction classés plus haut que modérément difficiles.

La partie entre les 25e et 49e milles, où se trouve les rampes les plus raides, pourrait peut-être être éliminée par une ligne se dirigeant plus directement au sud vers la rivière Stikine depuis le voisinage du 25e mille, à travers une vallée située ici dans cette direction. A partir du 30e mille aussi, il y a apparemment moyen d'atteindre la Stikine par le plateau dénudé, noté comme s'étendant vers le sud à partir de ce point. Pour décider ce point, il faudra faire de nouvelles explorations, qu'on ne considérait pas alors nécessaires ou à propos.

(*4.*) *Section de la rivière Stikine* (du 59e au 111e mille).

Du 59e mille la ligne projetée descend pendant un mille au sud, sur le côté est d'une étroite vallée à travers laquelle le Beaver Creek coule vers la rivière Stikine ; elle tourne ensuite vers l'est en suivant les versants des collines, qui forment ici les murs nord de la vallée de la rivière à une pente moyenne de 143 pieds au mille jusqu'au 64e mille. Ces versants sont bien boisés, et à part quelques courts affleurements de granit gris, n'exigeront que de l'ouvrage de moyenne difficulté. (Les photos 146 et 217, page 42, de l'album, sont des vues de ces versants de collines).

Au 64e mille la ligne traverse le creek Jones (photo. 227, page 42), un large cours d'eau rapide d'un volume d'eau considérable, et atteignant le niveau des plateaux de la rivière, n'est pas encore entrée dans la vallée de la Stikine. Comparé à la vallée de cette même rivière entre Telegraph et l'embouchure de la Tanzilla, un changement complet de son caractère topographique s'est produit.

Là la Stikine se précipite à travers des cañons et des gorges profondes avec hautes falaises de basalte, ici elle coule paisiblement dans une large vallée, avec plateaux boisés, flanqués de rives boisées s'élevant à deux cents pieds et plus au-dessus de l'eau. Au-delà de ces rives, des deux côtés de la vallée, le pays paraît accidenté et rude, sans chaînes

de montagnes définies. On voit quelques pics isolés, dont le Ben Nevis, montré dans la photo. 217, est le plus proéminent. On peut voir son pic méridional, même des plateaux de la rivière, à des endroits éloignés de plusieurs milles en haut de la vallée.

La vallée du creek Jones, qui se jette dans la Stikine au 64e mille, a environ un mille de large à cet endroit, et contient une quantité considérable d'épinette blanche atteignant de 18 à 24 pouces de diamètre.

Ici nous avons trouvé des bouquets de groseillers et de cassis, chargés de fruits des plus délicieux. Cette vallée est limitée sur son côté est par trois montagnes en forme de cônes nommées les "Trois Sœurs", dont les sommets se trouvent probablement à 1,200 pieds au-dessus de la rivière (*voir* photos 146 et 228, page 42). La traversée du creek Jones exigera deux arches de 50 pieds reposant sur des culées et une pile en maçonnerie.

La rivière Stikine a une largeur de 300 pieds vis-à-vis le 62e mille, où on l'aperçoit pour la première fois (photo. 217) coulant rapidement en un seul chenal. Au 64e mille elle se partage entre de nombreuses bosses de sable, avec un lit d'au moins un quart de mille de large, et reste dans ce même état pendant les deux milles suivants (photos. 148 et 150, page 43).

Du 64e au 65e mille, la ligne traverse l'extrémité méridionale de la vallée du creek Jones, passe à travers une étroite couche de granit gris au 65e mille, et longeant sur des petits chenaux de la rivière pendant un mille, entre sur un large plateau boisé (photos 153 et 229, page 43), sur lequel elle continue jusqu'au 69¼e mille, tournant autour de l'extrémité méridionale d'une terrasse de gravier bien définie, au 68½e mille. Les photos 152 et 155, page 44, sont des vues de cette terrasse, le large plateau s'étendant sur trois de ces côtés, et la large courbe de la rivière les renfermant.

Au 69½e mille (*voir* la photo. 155) la ligne arrive à un éboulis de la face d'un prolongement de cette même terrasse vers l'est, et s'étendant vers le haut de la rivière sur un demi-mille.

Cette masse de terre a évidemment glissé en bloc de la terrasse sur un étroit plateau qui existait alors entre entre la terrasse et la rivière, parce que cette dernière ne paraît pas avoir été bloquée par l'éboulement. Elle s'est alors placée sans dérangement général de sa surface, sur laquelle les arbres sont encore droits, formant une terrasse secondaire de 30 pieds au-dessus de la rivière ; on pourrait y installer la chaussée avec sûreté probable contre un nouveau déplacement de la masse.

La photographie montre une couche de sable dur sur la face coupée, à quelques pieds au-dessus de l'eau ; cette couche a évidemment conservé sa position horizontale primitive malgré le déplacement.

Tournant l'angle de cette terrasse, la ligne traverse un autre plateau près du 71e mille, suit une étroite avant-grève le long de la rivière sur un demi-mille, puis entre sur le plateau qu'on voit sur la photo. 225, page 44. Près de 72½e mille, un bas affleurement de granit force la ligne à se rapprocher de nouveau de la rivière, près de laquelle elle continue jusqu'au 73e mille. Ici la ligne coupe à travers un étroit coteau de gravier et de sable, et quittant la rivière elle prend une course presque directe vers l'est sur un plateau étendu jusqu'au 77¼e mille.

Ce plateau, dans sa partie la plus large, s'étend à un mille en arrière de la rivière jusqu'à un affleurement basaltique au pied des collines ; il contient une lisière considérable de belle épinette blanche, et renferme plusieurs belles prairies à foin. A travers sa partie nord-ouest s'étend un grand bourbier peu profond, dont les bords sont couverts d'herbe commune.

Les castors ont formé ce bourbier en barrant un petit cours d'eau sortant des collines près du 75e mille.

Les photos 158, 159 et 160, page 45, sont des vues de ce bourbier de différents points sur la ligne. Le n° 159 montre un des barrages de castors où ils avaient récemment travaillé, et où les castors ont ingénieusement construit leur barrage de manière à incorporer un gros caillou dans sa construction.

Au 77¼e mille, la ligne touche de nouveau la rivière, qui sur les derniers 10 milles coule en un seul chenal d'environ 300 pieds, mais s'élargit maintenant et sur les quatre milles suivants occupe un lit, souvent d'un demi-mille de large, avec de nombreux chenaux et plusieurs hauts-fonds de gravier, quelques-uns nus, d'autres couverts d'une dense croissance de saules.

La ligne passe maintenant sur un ancien éboulement de vase sur une distance d'environ un mille. La photo. 162, page 45, montre une vue générale de cet éboulement, tandis que les photos 163, 164 et 165, page 46, sont des vues de détail de cet éboulement.

Comme on le constatera par ces vues, l'éboulement se trouve en une masse presque horizontale depuis les bords coupés à sa tête et le bord de l'eau.

Ces bords coupés (photos 163 et 164) indiquent un mince dépôt de terre argileuse reposant sur une série continue de couches de sable dur, montrant une face presque verticale. D'après cela on peut présumer qu'il ne peut se produire probablement aucun nouvel éboulement considérable, excepté peut-être dans et le long du pied du ravin dans la photo. 164, d'où l'éboulement semble être parti.

Le chenal principal de la rivière ne touche que la partie ouest de cet éboulis, et ne semble pas avoir un effet corrosif marqué.

La masse entière semble évidemment solide et compacte, et porterait sûrement la chaussée, qui devrait être placée à une certaine distance du bord de la rivière, en prévision d'un affouillement possible de l'éboulis par les hautes eaux.

Sur le demi-mille suivant la ligne passe sur le versant des collines, qui s'étendent ici jusqu'à un étroit chenal de la rivière, desséché excepté pendant les hautes eaux extrêmes.

Le pied de la rive pourra exiger de légers ouvrages de protection à certains points sur ce chenal. La ligne traverse alors un mille de plateau, contenant de très denses cotonniers, et au $79\frac{3}{4}$e mille coupe à travers un éperon de collines qui s'étend jusqu'à la rivière. A l'angle de cet éperon il s'est récemment produit un éboulement de terre (photo. 166, page 46) exigeant une courte tranchée modérément difficile.

Au 80e mille on traverse un plus ancien éboulement de terre d'environ 1,000 pieds de longueur, ainsi qu'un autre petit éboulement au $80\frac{1}{2}$e mille. Ces deux éboulis paraissent tassés et compacts, et capables de porter sûrement la chaussée. Sur ni l'un ni l'autre il ne faudra faire plus que de légers ouvrages en terre.

La photo. 169, page 47, est une vue du premier de ces éboulis, tel qu'on les voit d'une courte distance en amont sur la rivière. Les singuliers monticules que forme l'argile à l'endroit où ces éboulements ont eu lieu, se voient dans les photos 168, 216 et 172. Les monticules étaient originairement des masses pyramidales à pointes aiguës d'argile durcie, que l'action du temps a transformées en cônes.

La photo. 173, page 48, indique un angle à faces verticales de sable dur stratifié, au 80e mille, laissé au sommet de l'éboulis d'où il s'est détaché ; un dépôt de gravier glaiseux couronne les couches de sable.

La photo. 170 est une vue vers le haut de la rivière à partir du $80\frac{1}{4}$e mille, montrant les larges hauts-fonds de sable couverts de saules sur la droite, et le gros bois sur la terre ferme à gauche.

La ligne traverse maintenant un plateau de 10 à 15 chaînes de profondeur, assez bien boisé d'épinette s'étendant jusqu'au $81\frac{1}{2}$e mille, où l'on rencontre un bas affleurement de conglomérat. Ce roc s'avance jusqu'au bord de l'eau, pénètre dans la rivière au-dessous du niveau de l'eau, et s'étend le long de la rive environ 500 pieds. Il est presque plat, avec plusieurs couches de grès courant horizontalement à travers, et est, en général, assez bas pour permettre d'y faire passer la chaussée, en faisant quelques légères tranchées.

La photo. 174 montre une vue de cet affleurement, qui s'étend depuis les gros bois sombres, sur la gauche, jusqu'aux bords coupés le long de la rivière au-dessus.

La ligne passe ensuite sur environ 600 pieds de la face de ces bords coupés sur lesquels, à environ 25 pieds au-dessus du niveau de l'eau, paraît une bande de sable stratifié ressemblant à celle indiquée sur la photo. 173.

Cette couche de sable dur sert à faire échec à toute nouvelle tendance de la rive à s'affouiller, et diminuerait sans doute beaucoup, grâce à cette tendance à conserver une face virtuellement verticale, les ouvrages de tranchées latérales nécessaires pour placer la chaussée de la ligne sur la face de cette rive. Il faudra faire ici des ouvrages de protection au pied de l'inclinaison de la rive.

La photo. 175, page 49, prise de la route, donne une meilleure vue de cette rive coupée que la précédente, parce qu'elle est prise d'un demi-mille plus près.

Dans cette vue on peut voir la couche horizontale de sable dont je viens de parler, légèrement indiquée en travers de la rive. Le lit plat en partie submergé de conglomérat apparaît ici vers le milieu du chenal de la rivière, formant un long rapide peu profond.

La ligne continue ensuite sur les pentes et l'étroite avant-grève passant sur un éboulis de quelques années, comme le prouvent les arbres de quatre à six pouces de diamètre qui y poussent maintenant, et paraissant sûr et solide pour la chaussée.

Près du 84e mille la ligne traverse le Cottonwood-Creek, un cours d'eau peu profond et rapide avec rives basses en gravier, coulant à travers une vallée d'un demi-mille de longueur, s'étendant à une distance considérable vers le nord.

S'élevant du plateau densément boisé à l'embouchure de ce creek, la ligne passe sur une basse terrasse de gravier légèrement boisée, et près du 85e mille coupe à travers un étroit coteau de gravier sablonneux, montrant du roc non loin de la surface.

Au 85e mille elle passe sur une longueur d'environ 800 pieds le long de la face d'une rive coupée (photographie 177, page 49), et ensuite par-dessus un demi-mille d'un vieil éboulis.

Les photographies sur la page 50 sont des vues de cette rive coupée et de l'éboulis.

L'éboulis présente les mêmes traits caractéristiques que ceux déjà décrits, et comme eux il supportera sûrement la voie. Au pied de la rive coupée il faudra construire des ouvrages de protection pour garder les talus pendant les périodes des hautes eaux.

La photographie 179, page 51, montre une section partie de cette rive indiquant horizontalement du sable stratifié recouvert de gros gravier et de terre.

A partir de cet éboulis la ligne suit la rivière de près jusqu'au 88½e mille ; elle traverse alors un plateau légèrement boisé s'étendant jusqu'au 89e mille. Du versant de la colline à cet endroit, les vues 186 et 187, page 52, sont prises en regardant vers le bas de la vallée de la Stikine, et la vue 188, regardant de l'autre côté de la rivière jusqu'au plateau et aux collines sur la rive opposée.

Au 89e mille les versants de collines s'inclinent directement jusqu'au bord de l'eau et montrent vers le bas un affleurement de basalte et de grès s'étendant jusqu'au 89½e mille. Sur ce demi-mille il ne faudra que quelques basses tranchées dans le roc pour que la chaussée puisse être installée en général sur la surface de cet affleurement. Mais au 89½e mille on rencontre une haute masse irrégulière de conglomérat s'étendant assez loin dans l'eau et nécessitant une forte tranchée d'environ 200 pieds de long.

Traversant un petit plateau la ligne frappe de nouveau un affleurement de conglomérat s'étendant sur la rivière sur un demi-mille—heureusement son sommet est presque plat, et guère plus de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau,—et permet ainsi d'installer la chaussée sur sa surface avec peu d'ouvrage en général.

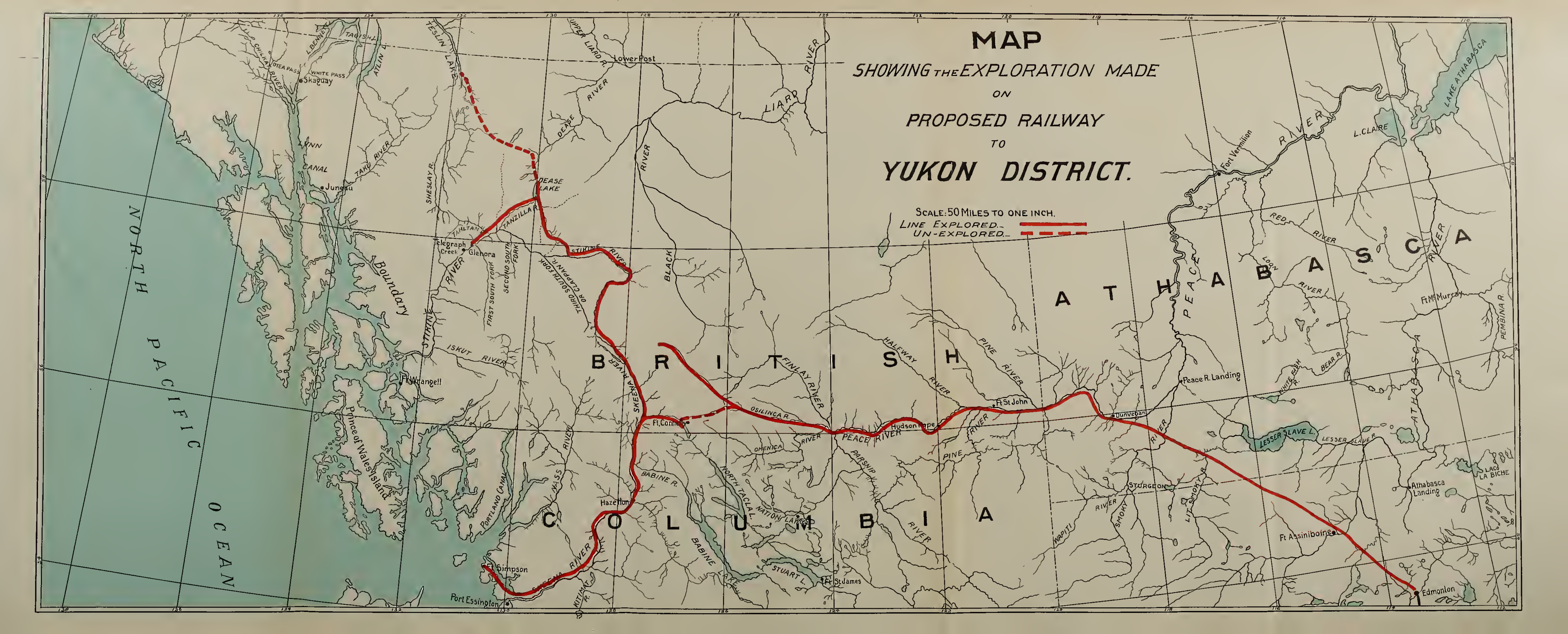
La photo. 214, page 52, montre une vue de cet affleurement, avec la rivière coulant à sa base, regardant à l'ouest vers le bas de la vallée.

La ligne suit maintenant de près la rivière jusqu'au 91e mille, puis coupe un coude, sur un plateau de hautes falaises de conglomérat, tourne l'angle est de cette falaise sur une étroite lisière de plateau et d'avant-grève qui la porte jusqu'au 93e mille. Ici la ligne atteint une haute falaise de conglomérat et de grès, de 30 à 50 pieds au-dessus du niveau de la rivière, exigeant environ 600 pieds de tranchée modérément difficile en deux sections de 200 et de 400 pieds respectivement.

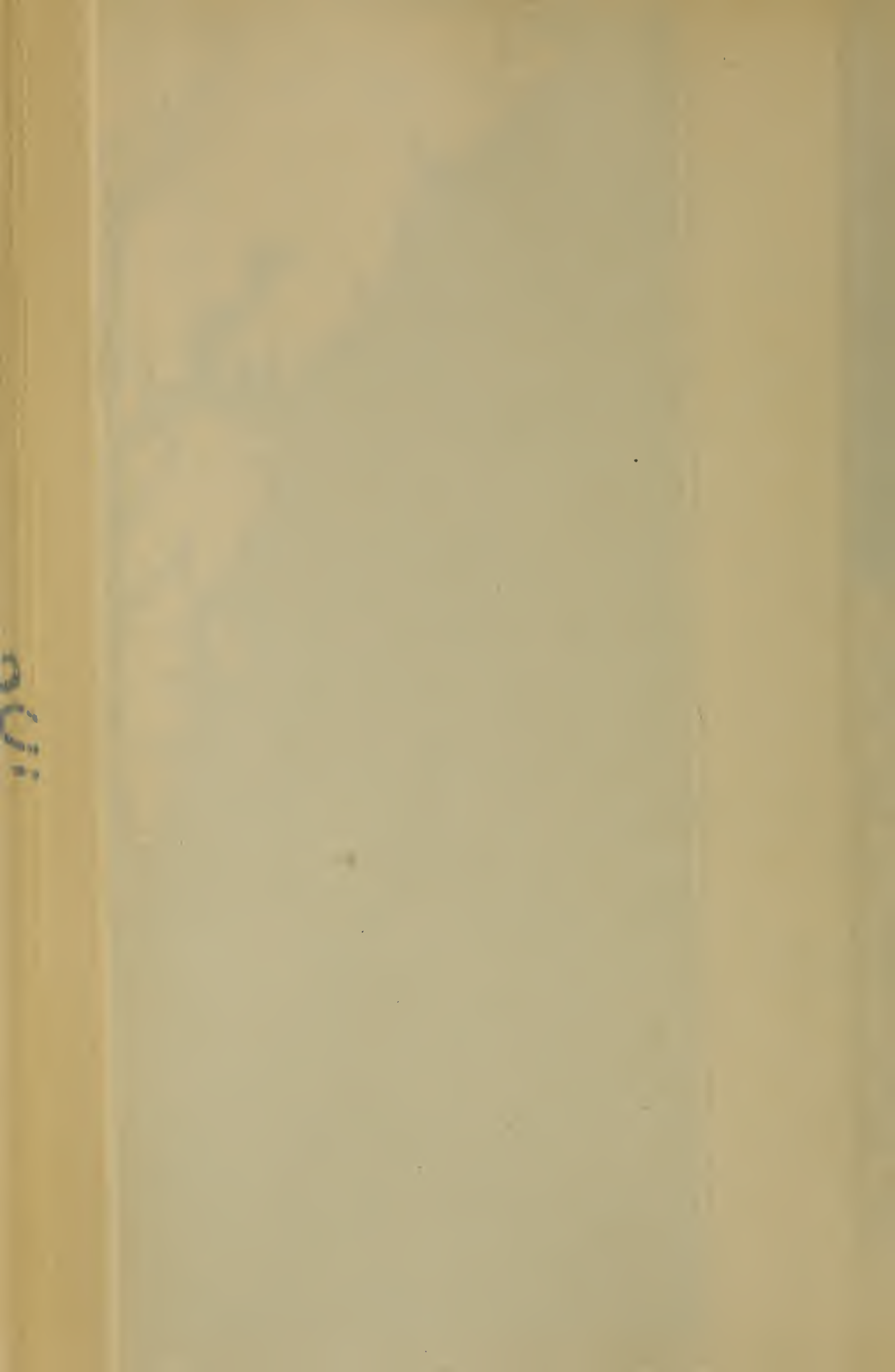
La photo. 190, page 53, montre une vue d'aval de cette face de falaise. Vis-à-vis ce point la rivière coule en un seul chenal d'approximativement 200 pieds de largeur.

Emergeant de cette tranchée de roc la ligne passe près du pied des falaises et tout près de la rivière pendant un quart de mille, lorsqu'elle s'écarte de la rivière qui ici fait un angle aigu vers le sud-est, mais suit encore la base des falaises, qui diminuent jusqu'au 94e mille, puis traversant un demi-mille de plateau ouest, éparsement boisé, elle se trouve graduellement enserrée entre la rivière et les hautes falaises de conglomérat, avec amplement de place, cependant, jusqu'au 95¼e mille.

Au 95½e mille, elle traverse le cañon Schreiber. C'est un ravin profond avec de hautes falaises verticales de conglomérat à son embouchure, se changeant en des talus raides partiellement boisés et en bords coupés jusqu'à un quart de mille plus haut. Un petit creek coule dans le ravin jusqu'à la rivière, et son lit est rempli de nombreux cailloux de granit, de conglomérat et de grès.



MAP
SHOWING THE EXPLORATION MADE
ON
PROPOSED RAILWAY
TO
YUKON DISTRICT.
SCALE: 50 MILES TO ONE INCH.
LINE EXPLORED.
UN-EXPLORED.
NORTH PACIFIC OCEAN
BRITISH COLUMBIA
ATHABASCA
Boundary
Prince of Wales Island
Skaguay
Juneau
White Pass
Lynn Canal
Taku River
Atlin L.
Teslin Lake
Lower Post
Upper Liard R.
Liard River
Dease River
Dease Lake
Tanzilla R.
Telegraph Creek
Glenora
Stikine River
Iskut River
Ft. Wrangell
Portland Canal
Nass River
Skeena River
Hazelton
Ft. Simpson
Port Essington
Babine R.
Babine Lake
Ft. Connolly
Black River
Finlay River
Osilinca R.
Omenica River
Parsnip River
Peace River
Hudson Hope
Ft. St John
Halfway River
Pine River
North Tacla
Nation Lake
Stuart L.
Ft. St James
Dunvegan
Peace R. Landing
Fort Vermilion
Smoky River
Wapiti River
Sturgeon
Lesser Slave L.
Ft. Assiniboine
Edmonton
Athabasca Landing
Lac La Biche
Ft. McMurray
Lake Athabasca
L. Claire
Red River
Loon River
Pembina R.



Pour réduire les quantités d'excavation de roc à l'embouchure du cañon le niveau de la ligne s'y élève à partir du $95\frac{1}{4}$e mille, en faisant des travaux de versant de collines jusqu'à moins de 500 pieds, ensuite une forte tranchée sera nécessaire à l'est et à l'ouest du cañon, d'une longueur de mille à douze cents pieds, dont la quantité dépendra de la pente adoptée.

Cette traverse exigera une structure de 75 à 100 pieds d'ouverture.

Les photographies 195 et 196, page 54, sont des vues de ce cañon indiquant les noms de roc à son embouchure et les bords coupés à une courte distance en haut du ravin, où l'on a fait la route de bât.

Au 96e mille, il sera nécessaire de faire deux courtes tranchées à travers une autre pointe de ce conglomérat. De là au 97e mille, la ligne passe sur une terrasse peu élevée recouvrant cette formation de conglomérat qui cependant n'affleure maintenant qu'au niveau de l'eau.

Au $97\frac{1}{2}$e mille, la ligne traverse une rivière de 150 à 180 pieds de large, ayant un fort courant d'eau froide et claire. J'ai appelé ce cours d'eau innommé, la rivière Blair. Elle prend sa source dans les hautes montagnes à l'est-nord-est, et d'après le volume d'eau qu'elle décharge dans la Stikine elle doit servir d'écoulement à un bassin considérable.

La rivière Stikine, depuis le 64e mille, où la ligne projetée la touche pour la première fois, suit un cours général presque franc est et ouest jusqu'au 91e mille, puis jusqu'au $96\frac{1}{2}$e mille elle coule vers le sud-ouest, et ayant décrit un arc de 90 degrés et reçu les eaux de la rivière Blair, elle suit un cours moyen N.-O. et S.-E. jusqu'au 111e mille.

La photographie 213, page 54, montre une vue compréhensive de ce grand coude de la rivière Stikine, avec l'embouchure de la rivière Blair à gauche, à l'angle du coude, et dans le lointain une des montagnes situées au sud de cette dernière rivière.

Les photographies 197, 198 et 199, page 55, sont des vues plus rapprochées de la jonction de ces deux rivières.

Les photographies 191 et 194, page 53, indiquent le large plateau que forme la Stikine à son grand coude, et à l'arrière plan les rugueuses montagnes situées vers le haut de la rivière Blair.

Sur une île vis-à-vis le 97e mille nous avons trouvé les seules traces d'hommes blancs vues durant nos explorations depuis le lac Dease ; à demi-enfouis dans le sable et des débris se trouvaient les restes d'une paire de bottes de caoutchouc, un berceau bien usé à fond de tôle, et une vrille rouillée d'ancien modèle. Evidemment on a cherché de l'or sur ces eaux supérieures de la Stikine, mais avec quel succès, personne ne semble en avoir entendu parler.

Pour traverser la rivière Blair il faudra deux travées de 100 pieds ; à partir d'ici la ligne suit une ligne directe jusqu'au 101e mille, sur un large plateau boisé formant le delta de ces deux rivières. On trouvera ici une quantité considérable d'excellent bois de construction, et une quantité illimitée de bon fourrage pour les chevaux et le bétail ; le sol aussi paraît en général de bonne qualité.

Entre le 97e et le 101e mille il n'y a pas de falaises sur la rive est ou droite de la Stikine—mais sur la rive gauche vis-à-vis le 99e mille, les collines forment la marge sud du plateau du grand coude, atteignant de nouveau la rivière, cette fois sous la forme d'un coteau rocheux peu élevé, ainsi que l'indiquent les photographies 201 et 211, page 56, et inclinant dans la direction de la rivière la serre de près jusqu'à et au delà du 111e mille, photographies 201 et 211, page 56.

Au 101e mille les falaises qui bordent la limite sud et est de la vallée de la rivière Blair atteignent la rive droite de la Stikine avec un couronnement aigu de hautes falaises de granit rouge près de la rivière. Ces falaises suivent alors la rivière de près jusque près du 106e mille, avec affleurements semblables de granit à plusieurs endroits.

On a pris des falaises au 101e mille les photos 202 et 203, page 56. Le plateau boisé sur lequel passe la ligne du 101e mille est indiqué dans le numéro 202, tandis que 203 est une vue vers le sud de l'autre côté de la rivière jusqu'à une montagne éloignée ayant des morceaux de neige ou de glaciers près de son sommet.

Du 102e au 105e mille la ligne passe près de la rivière sur des plateaux étroits ou de basses terrasses au pied des collines sans difficultés importantes, excepté une courte

tranchée aux pieds d'une falaise de granit au 103¼e mille. Au 105e mille la ligne passe forcément sur environ 500 pieds le long de la face d'une rive de gravier coupée, nécessitant un rude ouvrage sur le versant de la montagne avec protection au pied des talus. Ici, au pied de la rive coupée, bien que le lit de la rivière soit large, le chenal principal est resserré et le courant très rapide. Un affleurement de roc juste au bord de l'eau a empêché tout nouvel empiétement par la rivière et formerait une fondation pour les ouvrages de protection qu'on pourrait juger nécessaires.

Au 105¾e mille un affleurement de granit rouge atteint l'eau, exigeant une tranchée latérale d'environ 300 pieds de longueur pour faire passer la ligne (photos 205 et 206, page 57).

La ligne projetée passe alors au pied d'une haute terrasse boisée jusqu'au 109½e mille, où elle traverse un rapide cours d'eau de montagne formant la limite est de cette terrasse.

Les photos 207 et 210, page 57, sont des vues d'une partie de cette terrasse, la première regardant vers le haut de la rivière et l'autre vers le bas à partir d'un point de cette terrasse, à travers le large plateau boisé situé sur le côté opposé de la rivière entre le 107e et le 108e mille.

Du 109¼e mille au 111e mille la ligne passe au pied des collines boisées sur de bas plateaux en forme de terrasses. A quelques endroits les versants allant jusqu'au bord de l'eau, forcent la ligne à passer à travers des tranchées partielles sur leurs versants généralement formés de gravier et d'agile.

La rivière Stikine du 97e au 111e mille a une longueur générale d'environ 200 pieds, allant jusqu'à 300 pieds à certains endroits.

Les photos 207 et 208, page 58, sont les rives les plus à l'est de la rivière, 208 regardant vers le haut de la rivière jusque dans une direction sud depuis les collines en arrière du 111e mille, n'indiquant dans le lointain aucun changement dans le caractère topographique général du pays récemment traversé. Mon guide sauvage disait que sur 30 milles ou plus la rivière passait à travers un pays semblable et entrait ensuite dans les montagnes, atteignant finalement un sommet peu élevé, de l'autre côté duquel il y avait un grand lac se déchargeant vers l'est.

A cet endroit, à cause de la saison avancée, j'ai été forcé de discontinuer mes explorations, et laissant à contre-cœur sans réponse pour le moment la question " Où nous conduiront les sources de la Stikine " ?

Relativement aux rampes de la ligne projetée sur cette section, il suffit pour le présent de dire que les niveaux de la rivière varient de 11½ à 16 pieds par mille (avec de petits rapides à un bon nombre d'endroits), et la topographie de la vallée est telle qu'on pourra avoir de légères rampes et en général peu d'ouvrage.

Des rampes excédant 26 pieds au mille, mais pas nécessairement plus de 52, pourraient sans doute être faites avec avantage à un certain nombre d'endroits sur cette section pour diminuer les quantités dans la construction.

Les petits cours d'eau traversés n'exigeront pas autre chose que des chevalets ordinaires, les plus importants ayant été examinés dans la description générale.

Sur cette section, il y a une grande quantité de bois de bonne dimension, épinette et peuplier sur les plateaux de la rivière.

Le bois sur le versant des collines est petit, étant surtout du tremble, avec des petits pins épars parmi les trembles sur les terrasses les plus élevées.

Les explorations à partir du 64e mille ont été, jusqu'à un certain point, limitées au côté droit, ou rives nord et nord-est de la Stikine, sur lesquelles on a fait l'exploration à la marche. Cependant, j'ai pris des notes autant que possible des conditions sur la rive opposée, où il semblerait qu'il y a moins d'obstacles sérieux à une ligne de chemin de fer, tels que les affleurements de roc et les éboulements de vase, sur la partie comprise entre le 64e et le 97e mille, que sur la rive droite. Cependant il ne serait pas bon d'affirmer que tel est réellement le cas. Mais au-dessous du 97e mille, les travaux de construction seraient plus difficiles sur la rive gauche, où les plateaux sont plus étroits et moins étendus, les versants de collines généralement rocheux et raides, et les conditions moins favorables que sur la rive droite.

On devrait faire un examen plus détaillé de la rive gauche entre le 68e et le 99e mille, au cours des futures explorations préliminaires avec des instruments.

Il est possible qu'on pourrait obtenir un tracé plus économique en traversant sur la rive gauche au-dessous du 69e mille, et de suivre ce côté de la rivière jusque dans le voisinage du 99e mille, et de retraverser ensuite sur la rive droite.

Par ces changements les traverses de la rivière Blair près du 97e mille et de l'embouchure du cañon Schreiber, à environ deux milles plus bas sur la rivière, seraient éliminées. Cela compenserait virtuellement la traverse de la Stikine au 99e mille, laissant la traverse inférieure de la Stikine, au-dessous du 69e mille, comme le seul gros ouvrage de pont à considérer en comparant le coût relatif de la construction des deux côtés de la rivière entre le 68e et le 99e mille.

En faveur de la rive sud il faut aussi tenir compte d'une économie considérable sur la distance en retranchant le grand coude de la Stikine au-dessous du 99e mille, parce que la ligne dans ce cas suivrait la base des collines sur le bord sud de ce plateau.

REMARQUES GÉNÉRALES COUVRANT CES 111 MILLES ENTIERS.

MATÉRIAUX POUR LES TRAVERSES.

On peut obtenir une abondance de bois propre aux traverses à un bon nombre d'endroits sur les premiers quatorze milles au sud-est du lac Dease, et près de la route proposée. Mais du 14e au 40e mille il n'y a pas de bois semblable plus près qu'un ou deux milles de la ligne. Cependant, pour cette partie, les traverses pourraient sans doute être transportées par les trains de construction des sources les plus rapprochées de la partie de la ligne déjà construite. Du 40e au 59e mille, il y a suffisamment de bois près de la route, et du 59e au 111e mille on peut s'en procurer en abondance le long de la ligne projetée.

BOIS POUR LES CHEVALETS ET LES PONCEAUX.

On peut se procurer un ample approvisionnement de bois pour ces fins sur les plateaux de la rivière Stikine et aussi sur ceux de la rivière Tanzilla, bien que l'approvisionnement sur cette dernière rivière soit beaucoup plus restreint. Le bois dont je parle est l'épinette, il n'y a pas de pin du tout de dimensions convenables pour la construction.

PIERRE.

On peut se procurer à une distance raisonnable des traverses proposées la pierre nécessaire pour la construction (piles de ponts, culées, etc.).

BALLAST.

On a trouvé du bon gravier à ballast à de nombreux endroits sur la route.

RAMPES.

Les rampes sur la distance entière de 111 milles peuvent être réparties comme suit

De niveau jusqu'à 1 pour 100—74 milles, ou 67 pour 100 de la distance entière.
1 pour 100 à 2 pour 100—11¾ " 10 " "
2 " 2½ " 7¾ " 7 " "
2½ " 3 " 17½ " 16 " "

ESTIMATION APPROXIMATIVE DU COUT.

Une estimation approximative basée sur les prix dans l'est du Canada, des frais de construction (chaussée et voie permanente) de ces 111 milles, peut être établie aux prix suivants :—

74 milles à $14,000 par mille	$1,036,000
32 " 23,000 "	736,000
5 " 35,000 "	175,000
Ponts en acier sur culées et piles en maçonnerie	75,000
Total	$2,022,000
Moyenne par mille	$18,216

N.B.—Il faut bien comprendre que ces chiffres sont pour des ouvrages semblables dans l'est. Les prix incertains pour la main-d'œuvre, le transport et les provisions dans le Nord-Ouest écartent la possibilité d'arriver à un prix défini de construction dans cette partie du Canada.

Comme il a déjà été dit, les explorations ont été discontinuées à un point éloigné de 111 milles de l'extrémité sud du lac Dease, soit approximativement 247 du lac Teslin par la route du lac Dease, et 286 milles par la route de la rivière Tahltan, montrant environ 39 milles en faveur de la première route. En outre, il faut remarquer spécialement que la route par le lac Dease élimine complètement cette partie de la vallée de la rivière Stikine connue sous le nom de "Grand Cañon", dont il est parlé au commencement de ce rapport.

En conclusion, je dirais que durant les trois mois écoulés depuis son départ de Vancouver et son retour à cet endroit, mon parti a parcouru 1,670 milles par steamers océaniques et de rivière et environ 400 par les sentiers.

On a fait 183 milles d'exploration à la marche au cours de ces explorations.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN O'DWYER,
M. Soc. Can. d'I. C.
Ingénieur dirigeant.

OTTAWA, 8 février 1899.
M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.

OTTAWA, avril 1899.

MONSIEUR.—Conformément aux instructions reçues de vous le 19 juin, je partis d'Ottawa pour Edmonton le 20 juin 1898, où j'avais intention de compléter l'équipement de campagne nécessaire et composer mon parti.

Le voyage par le chemin de fer du Pacifique Canadien a été très agréable et j'arrivai à Edmonton le 24 juin, sans retard.

Je pris immédiatement des mesures pour engager des hommes compétents et compléter mon équipement, et durant mon séjour à cet endroit j'ai pris tous les renseignements possibles sur le pays que j'allais explorer.

Comme une partie de l'exploration devait se faire par eau et une partie par terre, j'ai dû exercer un discernement particulier dans le choix des hommes ; j'ai dû obtenir des chevaux et leurs harnais, etc., dont l'achat a pris un temps considérable. Cependant tout était prêt, lorsque la plus grande partie de mes provisions achetées à Ottawa arrivèrent à Edmonton le 6 juillet.

Dans l'intervalle, trouvant que je serais obligé d'acheter un trop grand nombre de chevaux pour transporter mon équipement et mes provisions, pesant environ 9,500 livres, sur toute la distance, et comme la saison était déjà avancée, je décidai de donner ce transport à l'entreprise, étant convaincu que j'épargnerais un temps considérable et de l'argent. En conséquence je publiai une annonce dans le *Bulletin* d'Edmonton demandant des soumissions et j'en reçus un grand nombre.

Le prix demandé variait de 11 à 21 sous la livre, pour le transport des effets jusqu'à Hudson-Hope, c'est-à-dire à mi-chemin sur mon ouvrage.

Comme les plus bas soumissionnaires, qui paraissaient être des commerçants sur la rivière de la Paix, offraient de faire l'ouvrage en moins de temps que les autres, et donnaient des garanties de première classe, je pris des arrangements avec eux, et un contrat fut en conséquence signé avec MM. Brick Bros. pour le transport jusqu'à Saint-Jean au taux de 10 sous par livre, et à 11 sous jusqu'à Hudson-Hope.

Le 8 juillet, à 4 heures du matin, tout était en marche vers ces endroits, et j'étais prêt à partir avec mon parti, qui se composait de MM. A. T. Kerr, aide-ingénieur, F. C. P. Davies et T. P. Heatherington, compagnons, outre un cuisinier, trois emballeurs et deux bûcherons qui étaient aussi supposés de bons bateliers.

J'avais 21 chevaux, dont trois appartenaient à mes emballeurs.

Au moment de notre départ d'Edmonton, une charge de foin qu'on transportait dans l'enclos où je tenais mes chevaux causa une panique parmi eux, et cinq ou six s'enfuirent par les rues et dans le voisinage. Il était 8 heures du soir avant que nous pûmes partir, et nous campâmes à quatre milles de la ville.

Nous levâmes le camp de bonne heure le 9, espérant faire une bonne journée de marche, mais nous étions à peine sortis du village de Saint-Albert, qui est situé à 9 milles d'Edmonton, lorsqu'un chien effraya un des chevaux et il y eût de nouveau un emballement général. Nous perdîmes de vue quelques-uns de nos chevaux, et le reste de la journée fut employé à les chercher. Nous ne pûmes continuer notre voyage que le lendemain de bonne heure. Outre le retard ainsi causé, je perdis une certaine quantité de provisions, surtout de la viande en boîte, enlevée par des voleurs. Le bacon était la seule espèce de viande qui nous restait pour notre voyage jusqu'au Petit Lac de l'Esclave.

Après avoir paisiblement voyagé toute la journée du 10, nous campâmes près de la rivière Qui-Barre, sur une réserve sauvage, à 29 milles d'Edmonton.

Le matin du 11, nous quittâmes le camp à 8 heures. La température fut élevée tout l'avant-midi, et dans l'après-midi une effroyable tempête de tonnerre et de grêle éclata au-dessus de nous. A 4 heures nous entendîmes les premiers coups de tonnerre, puis il commença à pleuvoir et à grêler, et peu après la tempête faisait rage. De la grêle de la grosseur d'un œuf de pigeon couvrait le terrain de plusieurs pouces d'épaisseur, le vent soufflait avec violence, brisant et renversant de gros arbres près de nous. Ce fut plus que suffisant pour effrayer de nouveau mes chevaux nerveux, et plusieurs s'enfuirent dans le bois et diparurent bientôt.

Heureusement, après la tempête nous trouvâmes les chevaux avec leurs bâts intacts, nous nous remîmes en marche et dans la soirée nous arrivâmes au lac La Nonne, où nous plantâmes nos tentes.

Le 11, ayant parcouru presque 30 milles, à cause de la rareté de l'eau, nous passâmes au campement toute la matinée du 12, pour laisser sécher la route et reposer les chevaux. Nous profitâmes de ce retard pour prendre du doré et du brochet, qui abondent dans le lac, variant ainsi notre menu pour quelques repas.

A trois milles de ce lac nous traversâmes la rivière Pembina sur un bateau-passeur. Sur les bords de cette rivière j'ai rencontré un gentleman du nom de G. McDonald, du Montana, qui était établi là depuis le printemps et avait défriché assez de terrain pour cultiver un beau petit jardin potager. En l'examinant j'ai remarqué quelques légumes qui promettaient beaucoup. Il me donna quelques pieds de laitue qui furent très appréciés par le parti.

Vu la rareté de l'eau dans cette région, nous avons dû marcher jusqu'à 10.45 p.m. avant de trouver de l'eau pour les chevaux. Nous atteignîmes la rivière de l'Aviron, et nous campâmes à une distance approximative de 72 milles d'Edmonton.

Jusqu'à cette date, 13 juillet, nous avions voyagé dans un pays de prairie ouverte, excellent pour l'agriculture, une grande région boisée de plus de 60 milles est maintenant devant nous.

Dans l'après-midi du 14, nous traversâmes la rivière Athabaska sur le bateau-passeur, à quelques milles en aval du vieux fort Assiniboine. Malgré que l'eau fut très haute et le courant rapide, la rivière fut traversée sans accident, mais l'eau montait vite et le lendemain matin, ayant atteint une hauteur de 14 pieds, la corde du bateau-passeur se rompit et il fut emporté par le courant.

Dans la soirée du 19, nous campâmes au pied des collines du Cygne. Depuis le 14 nous voyagions dans une région marécageuse, et à bien des endroits nous avons dû rebatir des ponts que la crue des eaux avait emportés.

Le 20 juillet nous traversâmes les collines du Cygne, qui s'élèvent à environ 1,100 pieds au-dessus du pays environnant. On n'éprouverait aucune difficulté, je crois, à construire un chemin de fer dans cette région jusqu'aux collines du Cygne, mais ici il y a un obstacle presque insurmontable, qui cependant pourrait être évité en prenant une direction occidentale vers la rivière à la Boucane, où l'on me dit que la contrée est presque plane.

A midi, le 25, nous arrivâmes au Petit lac de l'Esclave, ayant parcouru environ 235 milles depuis Edmonton, soit environ une moyenne de 17 milles par jour.

Quelques-uns de mes chevaux étant malades et d'autres ne paraissant pas propres à continuer le voyage, j'en échangeai trois et en achetai deux.

On prit un repos bien nécessaire en attendant mes provisions, qui arrivèrent ici le 30 juillet par voie d'Athabaska-Landing, la rivière Athabaska, la Petite rivière de l'Esclave et le Petit lac de l'Esclave.

Le 1er août, ayant pris un nouvel approvisionnement de vivres, nous partîmes du Petit lac de l'Esclave pour le Débarcadère de la rivière La Paix, où nous arrivâmes dans la soirée du 4.

Le 5, nous fîmes passer la rivière à la nage par nos chevaux. La largeur de la rivière à cet endroit est d'environ 500 verges et le courant est rapide, mais nous réussîmes à traverser en sûreté.

Nous arrivâmes au Fort Saint-Jean dans la soirée du 17. Tout le monde était en bonne santé et les chevaux en bon état.

A Saint-Jean nous fûmes retardés trois jours pour attendre nos provisions, dont 3,000 livres furent emmagasinées ici pour finir l'ouvrage à notre retour à Edmonton.

Le 20, ayant pris une quantité suffisante de provisions, nous reprîmes notre marche vers Hudson-Hope, où nous arrivâmes le 23 à 8.30 heures du soir, le reste de nos provisions nous arrivant en même temps. Nous laissâmes la plus grande partie de ces provisions à Hudson-Hope, n'emportant que ce qui était nécessaire pour atteindre le point où je devais commencer mes opérations et revenir à Hudson-Hope.

Le 24, nous commençâmes à portager nos provisions sur le portage d'Hudson-Hope, distance d'environ 13 milles.

Au premier voyage nous eûmes le malheur de perdre un de nos chevaux, qui fut effrayé par un chien et courut vers la rive, et tomba d'une falaise dans la rivière, où il se perdit avec son bât dans un rapide.

Le 29 nous étions prêts à quitter l'extrémité ouest, c'est-à-dire la tête du portage, ayant eu la bonne fortune de trouver à cet endroit un bateau que nous avons pu parfaitement réparer en une journée, et assez grand pour transporter tous nos effets.

Mon paqueur en chef fut renvoyé à Hudson-Hope avec les chevaux pour les mettre en pâturage. Le poste de la Baie-d'Hudson n'était pas encore ouvert, et il y avait des mineurs campés près de l'endroit où j'avais laissé mes provisions, et un grand nombre d'autres qui montaient et descendaient la rivière, de sorte que je décidai de laisser un autre homme pour garder les provisions jusqu'à notre retour.

Avant de partir du Petit lac de l'Esclave, j'avais engagé un homme pour remorquer notre bateau plus tard, avant que de quitter la tête du portage ; le remorquage étant un très rude travail, et craignant de manquer d'aide, j'engageai un autre homme qui avait une expérience considérable dans la navigation de cette rivière.

Le 29 août, nous commençâmes notre voyage vers le haut de la rivière La Paix, jusqu'au rapide Finlay, une distance de 78 milles.

Le 3 septembre nous arrivâmes au rapide Parle-pas, que nous remontâmes sans difficulté.

A midi, le 6, nous étions vis-à-vis le mont Selwyn, qui me parut le point le plus élevé dans le voisinage.

Désirant obtenir une vue générale du pays environnant, je fis l'ascension de la montagne avec mon aide et un de mes hommes. Nous n'avons eu aucune difficulté à monter jusqu'à une hauteur de 1,000 pieds, mais alors les versants devinrent très raides par places. Entre 1,200 et 1,900 pieds d'élévation au-dessus de la rivière nous trouvâmes des bleuets d'excellente qualité et d'une grosseur extraordinaire. A une élévation de 3,000 pieds il n'y avait plus d'arbres.

Le sommet, d'après mes observations barométriques, est à 4,210 pieds au-dessus de la rivière, est complétement dépourvu de végétation, et sur le côté nord, dans le voisinage du pic, j'ai vu une grande quantité de neige.

Sur le côté sud du mont Selwyn, j'ai observé plusieurs pics couronnés de neige, mais je n'ai vu aucune vallée, et sur le côté nord, le pays a le même caractère, excepté qu'on ne voyait pas de neige, probablement parce que nous avions devant nous le côté de la montagne qui se trouve exposé au soleil.

On pouvait voir la vallée de la rivière La Paix jusqu'à plusieurs milles dans l'est, et dans l'ouest la vallée aux fourches des rivières Finlay et aux Panais, et l'on observa aussi le commencement de la chaîne de l'ouest.

Notre retour au camp fut assez difficile, à cause de gros nuages qui obscurcirent subitement la clarté pendant que nous traversions un bois épais couvert de chablis ; nous arrivâmes à 10.30, juste comme un violent orage de pluie éclatait sur nous.

Le 8 septembre, à 11.30, nous arrivâmes aux rapides Finlay ; ce point était l'endroit le plus éloigné que j'avais intention d'atteindre avec le bateau, se trouvant à environ un mille de l'endroit où mes explorations devaient commencer à mon voyage de retour.

Il y avait juste deux mois que nous étions partis d'Edmonton, ayant parcouru plus de 700 milles par terre et par eau sans aucun accident grave.

Commencement de l'exploration.

8. Le jour de notre arrivée, à une heure du matin, mon exploration proprement dite fut commencée. Accompagné de mon aide, je partis pour les fourches des rivières Finlay et aux Panais mais à cause de la largeur du bassin aux fourches, de la surface plane du pays à l'ouest, et le peu de progrès que nous faisions à travers les broussailles épaisses, je décidai de revenir au camp.

9. Je partis le lendemain matin de bonne heure avec mon aide et un homme, et je remontai la rivière aux Panais dans un canot en toile, jusqu'à environ 3 milles de son embouchure. Ici j'ai trouvé un endroit convenable pour construire un pont sur la

rivière, mais il faudrait prendre en considération l'augmentation de longueur de la ligne projetée.

J'explorai ensuite la rivière Finlay sur une distance de 6 milles, et à une heure avancée le même jour je revins au camp avec un peu de difficulté à cause de la noirceur.

10. Le 10, je continuai mon exploration de la Finlay, mais je traversai la rivière La Paix juste en aval des rapides et vis-à-vis mon camp. Je pris une direction nord-ouest jusqu'à ce que nous atteignîmes le pied des montagnes, que nous suivîmes vers l'ouest, arrivant à la Finlay, au point où nous avions observé que les collines s'approchaient tout près de la rivière, pour la première fois.

La route venant d'être parcourue est virtuellement plane, s'élevant légèrement dans la direction des montagnes, et nous traversâmes de profondes coulées ou ruisseaux ; nous étions alors à environ 100 pieds au-dessus du niveau de la rivière. Nous vîmes quelques éboulis à une distance d'un quart de mille de chaque côté de nous, tandis que je remarquai que la rive opposée de la rivière était si basse qu'elle devait être submergée à l'eau haute sur une distance d'un demi-mille.

Ne trouvant sur cette rivière aucun endroit favorable pour la construction d'un pont, je revins au camp à 8 heures du soir.

12. Lundi le 12, je retournai à l'endroit que j'avais examiné quelques jours auparavant sur la rivière aux Panais, et au moyen du sextant je mesurai la largeur de la rivière, que je trouvai être de 900 pieds à l'eau haute et de 550 pieds à l'eau basse.

Le lit de la rivière se compose de gravier très compact, offrant une base excellente pour la construction d'un pont, qu'il faudrait bâtir de 950 pieds de long et environ 32 pieds au-dessus du niveau des eaux basses.

La profondeur moyenne de l'eau à cet endroit est de 4 pieds, et ne s'élève pas à plus de 15 pieds à l'eau haute.

Il y a un plateau de chaque côté de la rivière, celui du côté ouest s'élève à environ 5 pieds au-dessus de l'eau haute, tandis que celui du côté est est de 7 pieds.

Sur une distance de deux milles et demi, la construction d'un chemin de fer serait très facile et les rampes seraient très légères, le pays étant absolument plat, mais il faudrait faire des courbes d'un faible rayon, sur une distance totale d'environ trois quarts de mille. Après le 2e mille, la ligne pourrait facilement se construire et à peu de frais, sur le versant d'un coteau quelque peu irrégulier d'une élévation d'environ 300 pieds au-dessus de la rivière. La ligne suivrait la rivière sur une distance d'un quart de mille au-dessus des rapides Finlay, une seule légère tranchée à travers du roc friable étant nécessaire.

Des rapides Finlay au 7e mille, on pourrait construire une ligne virtuellement droite au pied d'un plateau s'élevant à 150 pieds au-dessus de la rivière, mais, à cause de la nature marécageuse et molle du terrain à certains endroits sur une distance d'environ un demi-mille, il faudrait consolider la chaussée.

Une alternative est également possible à travers le plateau qui vient d'être mentionné, la rampe dans ce cas étant uniformément de 30 pieds au mille, jusqu'à ce qu'on atteigne le niveau du plateau.

Le plateau est parfaitement sec et plat sur une distance de deux milles et demi, mais en descendant sur le plateau inférieur la construction serait plus difficile et dispendieuse.

Entre le 7e et le 8e mille, une haute montagne s'élève près de la rivière, mais il y a assez de place, à sa base, pour permettre de construire un chemin de fer à bon marché, les versants rocheux et argileux ayant une pente facile d'environ 75 degrés.

Deux petits ruisseaux seulement se rencontrent jusqu'à ce point.

On n'appréhende aucune difficulté sérieuse sur les 8e et 9e milles.

La construction ne serait pas dispendieuse, parce que le pays se compose de plusieurs plateaux dont l'élévation varie légèrement, c'est-à-dire environ 40 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Au commencement du 10e mille il y a un creek qui nécessitera la construction d'un pont d'environ 75 pieds de long et de 10 pieds au-dessus de l'eau.

Sur le côté est de ce creek, une pointe de terre s'avance vers la rivière où elle se termine en roc solide, d'une hauteur d'environ 40 pieds au-dessus de l'eau, mais elle

s'élève rapidement. A cause de cette pointe la ligne décrira une courbe de 10 degrés et passera à travers une tranchée de quelques pieds dans le roc.

Sur une distance de 400 pieds, le bord de la rivière se compose d'une assise rocheuse, qui cependant ne présente aucune difficulté sérieuse et devrait être facilement pétardée.

Au commencement du 11e mille, la rivière tourne à angle presque droit vers l'est, et comme la montagne est très proche de la rivière, outre une courbe de 10 degrés, il faudra protéger la levée contre l'action de l'eau sur une distance de 200 pieds.

Le long du 12e mille, une tranchée considérable sera nécessaire et la ligne devra suivre de légères courbes à cause d'arêtes rocheuses qui s'étendent sur un demi-mille, jusqu'au bord de la rivière. Puis un éboulis de sable et de gravier, d'environ 200 pieds de long et 150 pieds de haut, nécessiterait une forte tranchée latérale, mais les frais de ces travaux seraient compensés par l'usage du gravier comme ballast.

Vers le milieu du 13e mille, on rencontre un autre éboulis de gravier d'environ 300 pieds de long incliné à un angle de 38 degrés sur une hauteur de 200 pieds.

Le gravier qu'on trouve là est d'une excellente qualité pour le ballastage. A partir de cet endroit, le côté de la montagne est très raide, presque perpendiculaire par places, mais tout près de la rivière il y a cependant assez de place pour passer une ligne où l'on n'aurait aucun obstacle considérable à surmonter, parce que le versant est en général très près de la rivière.

Au pied du mont Selwyn, c'est-à-dire au commencement du 15e mille, il pourrait être nécessaire de percer un tunnel d'environ 150 pieds pour éviter une avalanche de neige du versant de la montagne.

Sur une distance de trois quarts de mille, on passe des arêtes de roc de 20 à 90 pieds de haut, mais l'inclinaison du roc n'étant que de 30 à 35 degrés, les dépenses ne devraient pas être considérables.

A partir de ce point jusqu'au 22e mille, le terrain se compose d'une succession de plateaux dont la hauteur varie de 30 à 100 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et l'on pourrait facilement éviter les parties rocheuses.

On traverse trois creeks, dont l'un exigera un pont de 70 pieds d'ouverture, les autres sont sans importance.

Sur le 22e mille, il faudra une tranchée dans le roc, de 30 pieds de profondeur sur 400 pieds de long. A cet endroit un banc de gravier de 1,200 pieds de long, inclinant à 25 degrés jusqu'à une hauteur de 300 pieds, fournirait un autre approvisionnement de ballast pour la ligne.

Du 23e mille au milieu du 30e, le terrain est des plus propice à la construction d'un chemin de fer.

Les différents plateaux pourraient être facilement franchis sans rampes excessives.

Là où les montagnes s'approchent de la rivière les plateaux sont naturellement plus élevés et l'inclinaison est d'environ 35 degrés. On voit du roc à certains endroits sur la rive, mais on peut facilement l'éviter presque partout.

Quatre ponts, variant de 15 à 70 pieds de longueur, seraient nécessaires pour franchir des creeks dans cette section.

En général, les creeks ne sont pas profonds, surtout à leurs embouchures sur la rivière de la Paix, où il s'est formé des hauts-fonds de sable et de gravier, s'élevant dans bien des cas hors de l'eau et divisant les creeks en petits chenaux.

A cause du peu de profondeur des creeks, les ponts pourraient être construits très bas.

Le dernier cours d'eau traversé est une petite rivière de 60 pieds de large, appelée la rivière à l'Eau-Claire.

La ligne devrait la traverser aussi près des montagnes que possible, à cause d'un long haut-fond de gravier près de son embouchure, que les eaux de la rivière La Paix inondent souvent.

De la rivière à l'Eau-Claire aux rapides Parle-pas, il n'y a aucune construction difficile ou dispendieuse.

L'élévation générale du plateau au-dessous de l'eau basse ne dépasse pas 50 pieds.

Au-dessus des rapides Parle-pas, l'élévation de la rivière, haut et bas niveau, a été déterminée relativement au niveau de la mer, et on a trouvé qu'elle était de 1,945 et 1,915 pieds respectivement, soit une différence de 30 pieds.

A partir du point de départ de mon exploration à la rivière aux Panais, la différence entre l'eau haute et l'eau basse est d'environ 15 pieds, et l'on ne remarque aucun changement avant d'erriver aux Rapides Parle-pas. Juste en aval de ces rapides, j'ai remarqué une légère diminution qui reste à peu près la même jusqu'au commencement du 70e mille ; ici je remarque une légère augmentation qui continue de s'accroître rapidement jusqu'au commencement du cañon ; à cet endroit je trouve que le niveau de l'eau haute est de 40 pieds.

C'est sans doute dû à l'énorme accumulation de bois en dérive réuni dans l'étroit passage au commencement du cañon, qui à certaines saisons de l'année, j'en ai des preuves suffisantes, refoule l'eau de la rivière jusqu'à une distance de 7 milles. La distance entre les rapides Parle-pas et le 68e mille offre un excellent emplacement pour la construction à peu de frais d'une ligne de chemin de fer de premier ordre.

La vallée s'étend, les plateaux sont plus larges et d'une élévation plus uniforme, les collines sont plus basses avec pentes plus faciles, et par-dessus tout le roc disparaît. On traverse trois petits cours d'eau. L'un, appelé la rivière de la Large-Vallée, exigerait un pont de 60 pieds, mais les deux autres sont moins importants.

Depuis le 68e mille jusqu'à un mille en aval du premier creek, coulant de l'ouest dans le cañon, la ligne pourrait être construite avec peu ou pas de difficulté, et même jusqu'à l'entrée du cañon elle occasionnera peu de frais.

Environ un demi-mille dans le cañon, une partie d'un plateau de grès d'environ 1,200 pieds de long semble avoir manqué et être tombé dans la rivière, laissant une large ouverture au pied de laquelle de gros quartiers de rocs ont entassés les uns sur les autres et présentent un aspect très sauvage.

Ici il faudra faire un remplissage considérable. A partir de cette dépression en descendant la rivière, le terrain est presque de niveau sur une distance d'environ un demi-mille, puis il y a une colline que la rivière semble avoir coupé en deux, et le terrain de chaque côté s'élève à une hauteur de 300 pieds. La rivière à cet endroit coule entre des murailles perpendiculaires d'environ 450 pieds de hauteur. Ces murailles sont couvertes d'argile impure et friable, et la montagne s'élève par une inclinaison de 45 degrés jusqu'à un plateau d'environ 350 pieds plus haut, ou environ 800 pieds au-dessus de la rivière. Cette élévation est constante sur une distance de quelques 3,000 pieds.

Un cours d'eau de même apparence que la rivière, venant du sud-ouest, a 50 pieds de large, et ses bords à une hauteur de 400 pieds ont une ouverture de 450 pieds au sommet. De l'autre côté de ce cours d'eau, un autre plateau s'élève à 622 pieds au-dessus de l'eau. Ce plateau s'étend sur une longueur d'un mille le long de la rivière, avec murs perpendiculaires de 200 pieds de hauteur, qui s'inclinent à un angle de 45 degrés jusqu'au sommet du plateau.

En aval de cet endroit le terrain s'affaisse rapidemeut de plusieurs centaines de pieds, et conserve une élévation uniforme sur environ $1\frac{1}{2}$ mille.

D'après l'examen superficiel de cette section du pays, je suis justifiable d'affirmer que vu les difficultés presque insurmontables et le coût excessif, le percement d'un tonnel en courbe d'un mille et demi de long étant nécessaire, il ne serait pas judicieux d'essayer de construire une ligne de chemin de fer tout près de la rive sud du cañon.

Une ligne alternative et peut-être moins dispendieuse et préférable sous d'autres rapports, pourrait passer, comme je l'indique, par une ligne brisée, sur mon plan, mais elle exigerait la construction de deux ponts d'une seule travée de 600 pieds de long, et la pente, bien que très légère sur la plus grande partie, serait d'environ trois pour cent sur une distance de 3 milles à partir du second pont.

Cherchant à éviter toutes ces difficultés, j'examinai le pays à une plus grande distance de la rivière, et avec beaucoup de peine j'ai parcouru un vaste espace, sans cependant obtenir de bien meilleurs résultats. Quatre creeks exigeraient des ponts, et l'augmentation de la longueur de la ligne la rendrait très dispendieuse. Le premier cours d'eau traversé au 77e mille exigerait un pont de 350 pieds de long, y compris les approches, à une hauteur de 100 pieds ; au second cours d'eau, qui a 25 pieds de large au fond, situé au 80e mille, il faudrait un pont d'une seule travée de 400 pieds de long à 300 pieds de haut. Les bords de ces cours d'eau sont à peu près de même nature que

ceux de la rivière La Paix, c'est-à-dire du grès friable couvert d'une couche d'argile de plusieurs centaines de pieds d'épaisseur.

Le pays qu'on aperçoit ensuite est un plateau parfaitement uni, et sur une distance de 2 milles ne laisse rien à désirer au point de vue de la construction d'un chemin de fer.

Pour maintenir une pente uniforme la ligne devrait suivre une espèce de baie plus ou moins coupée par des coulées peu profondes, puis tournant une colline, se rapprocher graduellement de la rivière La Paix.

Au milieu du 87e mille, on passe une coulée de 50 pieds de large et de 40 pieds de profondeur, et il y a une cascade de 100 pieds de haut formée de plusieurs chutes d'environ 20 pieds chacune, sur un large ruisseau au 88e mille.

Un pont de 300 pieds de long, y compris les approches, à une hauteur de 200 pieds, serait nécessaire sur ce cours d'eau pour conserver une rampe uniforme de un et demi pour cent. De là la ligne atteindrait graduellement un plateau uni mais marécageux à une hauteur que par mes observations j'ai trouvé être de 2,402 pieds au-dessus de la mer.

La ligne que j'ai indiquée du 84e mille au 91e (*voir* le plan) serait peut-être une ligne plus pratique, mais je ne l'ai pas suivie, faute de temps.

La première coulée que cette ligne projetée traverse a presque 80 pieds de profondeur sur environ 100 pieds de largeur, tandis qu'une seconde coulée a 800 pieds de large sur 300 pieds de profondeur. Les collines de chaque côté s'inclinent à un angle faible et sont séparées l'une de l'autre par des plateaux parfaitement unis. Du 90e mille au 107e mille, le pays est des plus propres à une ligne de chemin de fer. On voit très peu d'endroits humides, et la seule coulée valant la peine d'être mentionnée se rencontre au 98e mille, où elle se divise en deux branches, ayant 30 pieds de profondeur, augmentant graduellement jusqu'à la rivière.

Entre le 95e et le 107e mille on pourrait raccourcir la ligne, mais alors il faudrait remplir ou franchir sur des ponts de nombreuses dépressions et coulées.

Un important cours d'eau que la ligne traverserait au 107e mille exigerait la construction d'un pont assez dispendieux, sa profondeur étant d'environ 175 pieds, mais comme le lit du cours d'eau s'élève très rapidement, il serait sans doute possible de faire dévier la ligne et de trouver une traverse moins dispendieuse.

Nous sommes maintenant à un mille et demi de Hudson-Hope, qui est situé sur le côté est des montagnes Rocheuses.

Entre le 107e et le 139e mille, le tracé le plus convenable pour un chemin de fer serait le long de la base d'une élévation de terrain, située à environ 3 milles au sud de la rivière de la Paix dans une direction parallèle de Hudson-Hope à la rivière aux Pins. Cette élévation semble diviser les eaux, dont une faible partie coule dans la rivière La Paix et la plus grande partie dans les rivières Moberley et des Pins, et ne peut se trouver à plus de 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Entre cet endroit et la rivière La Paix, il y a un plateau légèrement onduleux d'environ 3 milles de long, à 400 pieds au-dessus de la mer—c'est-à-dire environ 750 pieds au-dessus de la rivière—mais les ondulations n'ont pas beaucoup plus de 20 pieds de profondeur.

Ce plateau était autrefois bien boisé, mais des feux désastreux ont détruit la plus grande partie des arbres, qui paraissent avoir densément poussés, et avoir une grosseur moyenne, surtout sur la déclivité méridionale.

Il n'y aurait sur ce tracé que très peu de marais, et aucun cours d'eau ou coulées exigeant des ponts.

Désirant connaître la nature du pays à une plus grande distance de la rivière La Paix, j'ai exploré l'intérieur jusqu'à la rivière aux Pins, en suivant une direction sud-est à partir de Hudson-Hope. J'ai remarqué plusieurs plateaux, dont l'un a un mille de long et 200 pieds au-dessus de la rivière à un $1\frac{1}{4}$ millle de Hudson-Hope. Le plateau principal a une hauteur de 2,472 pieds au-dessus de la mer, augmentant à 2,832 pieds à une distance de 4 milles ; mais vers la rivière Moberly il s'abaisse graduellement à 2,622 pieds à 9 milles d'Hudson-Hope et à 2,400 à la rivière Moberly, à 14 milles de Hudson-Hope.

Cette section du pays est parsemée de petits lacs et de marais, et de petites collines s'élevant diversement à 300 pieds au-dessus du niveau du terrain. Elle est aussi bien boisée en certaiens endroits, une grande étendue étant couverte de prairies brûlées ou des broussailles de tremble et de pin gris.

Entre les rivières Moberly et des Pins, il y a de hautes terres s'étendant dans une direction sud-ouest, en partie couvertes de grandes épinettes blanches et noires.

On peut considérer comme propre à l'agriculture la moitié de cette étendue de terre que nous venons de traverser.

La construction d'un chemin de fer à travers cette section, s'étendant vers le sud et commençant à un point à 3 milles au sud de Hudson-Hope, serait assez dispendieuse, à cause des marais et des nombreuses déclivités qu'on ne pourrait éviter qu'en prolongeant considérablement la ligne.

Revenant à la ligne-mère et afin de traverser la rivière Moberly à son endroit le plus économique, on devrait la faire graduellement descendre, après avoir atteint le 138e mille, vers la rivière, en suivant l'inclinaison irrégulière de la rive, et à cause de cette irrégularité de la rive il faudrait faire de fortes tranchées latérales et des remblais à différents endroits sur une distance de sept milles, et en ce faisant la pente serait d'environ 1.56 pour 100. Il serait facile de traverser la rivière Moberly sur un pont dont les dimensions ne dépasseraient pas 200 pieds de travée et 40 pieds au-dessus de l'eau basse.

A l'est de la rivière Moberly un magnifique plateau d'un demi-mille de large à une hauteur de 50 pieds s'étend presque jusqu'au fort Saint-Jean, une distance de quatre milles.

Vis-à-vis le fort Saint-Jean une rive coupée de 300 pieds de long occasionnerait des travaux considérables, mais depuis ici jusqu'à la rivière aux Pins, une distance de 5 milles, un plateau presque ininterrompu s'élevant à 40 pieds au-dessus de l'eau basse, offrirait un excellent tracé pour un chemin de fer.

Autant que j'ai pu en juger, le seul endroit où l'on pourrait facilement traverser la rivière aux Pins se trouve à son embouchure, et il faudrait un pont de 300 pieds à 40 pieds au-dessus de l'eau basse.

Sur le côté ouest de la rivière aux Pins, j'ai trouvé que l'élévation du plateau ci-dessus nommé était à 2,247 pieds au-dessus de la mer, tandis que sur le côté est une colline rocheuse s'étendant le long de la rivière sur plusieurs milles et à 290 pieds plus haut que la rive ouest, présente l'apparence d'un mur sans la moindre ouverture. Sur le côté est de cette colline un ravin profond courant parallèlement à la rivière aux Pins sur une distance de 5 milles, est aussi un obstacle.

Depuis la rivière aux Pins et sur la rive de la rivière La Paix, une élévation de terrain ayant l'apparence d'un étroit plateau, est coupée à une distance d'un mille par une coulée de 120 pieds de large, qui s'élargit graduellement jusqu'à un quart de mille et conserve ensuite une largeur uniforme pendant environ six milles. Son élévation est d'environ 70 pieds au-dessus de l'eau basse.

A partir de ce point, c'est-à dire depuis le 160e mille, l'inclinaison de la rive est rugueuse sur un demi-mille, et l'on rencontre des rives coupées de 30 pieds de haut, sur un espace de 4½ milles, mais en aval l'inclinaison est facile et pas trop irrégulière. Cette section du tracé ne serait pas trop dispendieuse.

Au milieu du 160e mille commence un autre plateau de 60 pieds de haut s'élevant graduellement jusqu'à 80 pieds à la rivière appelée rivière à la Vase sur la " Carte d'une exploration depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique " du Dr Dawson. Les sauvages l'appellent la rivière Kis-ka pis-qua-sepi, ce qui veut dire rivière de la Roche-Fendue.

La rivière de la Roche-Fendue a 50 pieds de large à l'eau basse et de 80 à 90 pieds à l'eau haute ; d'une rive à l'autre au niveau du plateau inférieur, la distance est d'environ 800 pieds et de 1,600 pieds au niveau du plateau supérieur ; un pont de 100 pieds de long à une hauteur de 50 pieds serait suffisant, mais exigerait une grande tranchée de chaque côté de la rivière.

A partir de ce point en allant vers l'est 2½ milles il y a des rives coupées et l'inclinaison est très rugueuse.

Juste avant d'atteindre le bout du 183[e] mille, on traverse la rivière de l'Esclave, qui exigerait un pont semblable à celui de la Roche-Fendue.

A partir de ce point il vaudrait mieux monter sur le plateau principal, où le terrain est de niveau, ce qui n'occasionnerait cependant aucune difficulté pour la construction d'une ligne de chemin de fer.

Plus loin, la surface du terrain est beaucoup plus favorable, les plateaux qu'on rencontre variant peu en élévation.

A cet endroit nous étions supposés être à la frontière est de la Colombie-Britannique. Mais comme il n'y en avait aucune trace ici, je continuai mon exploration plusieurs milles plus à l'est, comme vous le constaterez sur mon plan.

Depuis la rivière aux Pins jusqu'à la frontière, nous passons neuf coulées, dont aucune, cependant, à l'exception d'une, n'est considérable.

Une description plus générale de la partie du district de la rivière de la Paix explorée pourrait trouver place ici, afin de suppléer à la première partie de ce rapport au moyen de renseignements obtenus par des observations personnelles et aussi par la courtoisie de plusieurs personnes rencontrées dans le district.

La jonction des rivières Finlay et aux Panais a lieu dans un bassin de peu d'étendue à l'eau basse mais très grand à l'eau haute, à cause des bas plateaux d'alluvion qui sont indubitablement inondés chaque printemps, ainsi que le prouvent les nombreux chenaux desséchés qui les sillonnent.

Ce terrain plat, qui s'étend principalement, vers l'ouest est couvert d'une croissance confuse de tremble et d'épinette.

A partir de la jonction des rivières Finlay et aux Panais la rivière de la Paix passe à travers la chaîne orientale des montagnes Rocheuses. Dès l'abord, la vallée est très large, ayant environ 15 milles, mais elle se rétrécit bientôt à une distance de cinq milles en aval de la jonction. La vallée de la rivière La Paix a environ trois quarts de mille de large, variant à une largeur moyenne d'un mille jusqu'à ce que nous arrivions à la rivière à l'Eau-Claire, lorsqu'elle s'élargit considérablement jusqu'à 3 milles et environ 7 milles entre le sommet des montagnes.

Malgré que les montagnes s'élèvent généralement tout près de la rivière les plateaux sont nombreux, et le versant des montagnes n'atteintle bord de l'eau que sur un espace d'un mille seulement.

On voit du roc à quelques endroits près de la rivière, mais il ne faudra faire un peu de pétardement que dans une couple de pointes rocheuses. Les courbes seront nombreuses, et quelques-unes nécessairement aussi aiguës que 10 degrés.

Bien que la pente de la rivière soit relativement uniforme à 2 pieds 6 pouces par mille, le niveau varierait considérablement, à cause de la différence dans l'élévation des plateaux, qui exigeraient des tranchées et des remblais considérables.

Entre les fourches et le cañon il y a deux rapides, dont l'un, le rapide Finlay, a une chute totale de 6 pieds dans un espace d'un quart de mille. L'autre rapide, appelé le "Parle-pas", à 80 milles plus en aval, a une chute de 4 pieds dans une distance de 500 pieds.

Outre ces rapides il y a un grand nombre de rides de quelques pouces de chute seulement, et généralement suivies d'étendues d'eau presque calme.

La rive sud de la rivière La Paix est bien boisée jusqu'au pied des montagnes, dont les versants généralement très raides s'élèvent environ de 5,000 à 6,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. La rive nord n'est pas aussi densément boisée et le bois est de plus petite dimension, mais le caractère général des deux rives est à peu près le même.

En aval de la rivière à l'Eau-Claire, les montagnes ne sont pas aussi hautes, leurs versants sont moins abrupts et deviennent généralement plus faciles à mesures qu'elles approchent du cañon.

Les plateaux sont plus vastes et d'une élévation plus uniforme, les bois disparaissent bientôt sur la rive nord, mais sur le côté sud les montagnes sont bien boisées, tandis que les terrains plats sont couverts de petits trembles, et pour la plupart de grandes, herbes qui prouvent la fertilité du sol.

En aval de la rivière de la Large-Vallée, savoir, à partir du 52e mille, les montagnes s'échelonnant régulièrement et à un angle faible, on pourrait facilement faire monter la ligne de plusieurs centaines de pieds au-dessus de la rivière si c'était nécessaire.

Le cañon de la rivière La Paix, sur 10 milles de longueur, est un sérieux obstacle à la construction d'un chemin de fer, à cause des nombreux creeks qui se coupent profondément un lit à travers les montagnes, dont la base est de roc friable.

L'apparence de ces profonds et étroits creeks à leur entrée dans le cañon principal change cependant à une distance de quelques milles de la rivière, où les bords coupés disparaissent et d'où l'on aperçoit de belles vallées qui s'élargissent.

De plus, les montagnes qui sont basses et aplaties près de la rivière, semblent s'élever là comme une barrière qui empêche de passer d'une vallée à l'autre ; il y en a cinq, dont la plus haute est de 3,192 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La base de ces montagnes a été minée par l'eau de ces rivières et forme les murs du cañon, qui ont 400 pieds de haut.

Des plateaux rocheux, ressemblant à des terrasses s'élevant à 140 pieds au-dessus de l'eau, se voient aussi des deux côtés du cañon entre les montagnes.

Sur le côté nord-est du cañon la base de la montagne appelée " montagne du Portage " s'étend d'une extrémité à l'autre du cañon. Sa forme est très régulière et facile, devenant presque horizontale près de la rivière.

La construction d'un chemin de fer serait facilement accomplie si l'on traversait la rivière à un mille en aval de la tête du cañon, mais afin de revenir sur la rive sud il faudrait traverser de nouveau vers le milieu du cañon. Une rampe de 3 pour 100 serait nécessaire pour atteindre le plateau qui s'étend depuis Hudson-Hope.

Dans le cañon la rivière n'est pas navigable sur toute sa longueur. La chute de la rivière dans les premiers 10 milles est de 20 pieds par mille. Il y a de nombreux rapides et de longs biefs d'eaux tranquilles.

J'envoyai deux de mes hommes vers le haut du cañon sur une distance de 13 milles en amont de Hudson-Hope, en canot. Ils ont trouvé que la rivière sur cette distance a une chute moyenne d'environ 5 pieds au mille.

Le plateau situé au sud de la rivière entre Hudson-Hope et la frontière de la Colombie-Britannique, ainsi que son inclinaison vers la rivière de la Paix à partir de 2 ou 3 milles de Saint-Jean, a déjà été décrit.

Entre Hudson-Hope et le creek Profond, qui vient du côté nord de la rivière La Paix, les rives sont très coupées par de petites vallées et sont très larges à leur embouchure.

De hautes rives coupées sont nombreuses, ce qui rend presque impossible la construction d'un chemin de fer tout près de la rivière.

Depuis le confluent des rivières Finlay et aux Panais jusqu'à la ligne frontière sur La Paix, en ce qui concerne la facilité et l'économie de construction, il n'existe aucune différence importante entre les rives nord et sud de la rivière La Paix.

Je suis cependant d'avis que la rive sud est préférable, excepté au cañon, où l'avantage est décidément en faveur de la rive nord, si ce n'étaient les deux traverses de la rivière et la rampe de 3 pour 100 dont j'ai déjà parlé.

Un fait digne de mention est qu'à 1 ou 2 milles au sud de la rivière les bois sont beaucoup plus épais que sur la rive nord, surtout en aval du fort Saint-Jean.

Quant au climat, il est beaucoup plus chaud qu'on ne le suppose ordinairement.

On passe à l'été et à l'hiver sans grande transition. Le temps est chaud et sec en été, et l'hiver n'est pas rigoureux, bien que parfois on ait vu le thermomètre tomber jusqu'à 60 degrés au-dessous de zéro, mais un froid si rigoureux n'est pas insupportable, à cause de la sécheresse de l'atmosphère.

Les vents chauds appelés chinooks sont très fréquents au commencement et à la fin de l'hiver, causant un dégel rapide.

Les employés de la Baie-d'Hudson m'informent que la chute de neige durant l'hiver ne dépasse pas 2 pieds. La rivière commence à geler de bonne heure en obtobre, des morceaux de glace descendant la rivière en assez grande quantité pour empêcher les chevaux de traverser à la nage, et gelait assez solidement vers le 24 novembre, excepté dans les rapides.

Ci-suit un tableau de la température enregistrée à Hudson-Hope, par M. John Brown, de London, Ont., qui arriva à Hudson-Hope le 26 août, dans l'intention d'y passer l'hiver. Du 1er septembre au 18 octobre, la température a été prise probablement à midi, mais du 18 octobre au 27 novembre, le maximum et le minimum sont donnés.

Date.	Température		Temps.	Date.	Température		Temps.
	Max.	Min.			Max.	Min.	
1er sept.	42	....	Beau.	27 sept.	19	....	Pluie.
2 "	43	....	"	28 "	22	....	"
3 "	32	....	"	29 "	30	....	Première neige.
4 "	22	....	"	30 "	21	....	"
5 "	29	....	"				
6 "	34	....	"	1er oct.	26	....	"
7 "	30	....	"	2 "	24	....	½ pouce de neige.
8 "	34	....	"	3 "	22	....	Neige, 1 pc. d'épaiss.
9 "	30	....	"	4 "	9	....	"
10 "	38	....	"	5 "	17	....	"
11 "	36	....	"	6 "	17	....	"
12 "	40	....	"	7 "	28	....	"
13 "	36	....	"	8 "	28	....	"
14 "	44	....	"	9 "	20	....	"
15 "	29	....	"	10 "	21	....	Beau.
16 "	24	....	"	11 "	22	....	"
17 "	24	....	"	12 "	21	....	"
18 "	43	....	Pluie.	13 "	22	....	"
19 "	44	....	"	14 "	32	....	"
20 "	42	....	"	15 "	21	....	"
21 "	40	....	"	16 "	28	....	"
22 "	37	....	"	17 "	28	....	"
23 "	30	....	"	18 "	27	54	"
24 "	35	....	"	19 "	29	36	"
25 "	34	....	"	20 "	26	36	"
26 "	40	....	"	21 "	26	40	"
22 oct.	21	36	Beau.	10 nov.	20	42	Neige, 2 pcs d'épaiss.
23 "	24	28	"	11 "	24	46	"
24 "	9	24	"	12 "	18	37	"
25 "	22	27	Neige, 2½ pcs d'épais.	13 "	28	51	"
26 "	18	24	" 3 "	14 "	34	45	"
27 "	20	28	" 4 "	15 "	22	44	"
28 "	22	28	Beau.	16 "	23	38	"
29 "	21	29	Neige, 5 pcs d'épaiss.	17 "	1	8	"
30 "	14	30	" 6 "	18 "	10	6	Neige, 6 pcs d'épaiss.
31 "	10	26	" 6 "	19 "	13	4	"
				20 "	24	2	"
1er nov.	7	44	Neige, 1 pc. d'épaiss.	21 "	41	17	"
			vent chinook.	22 "	34	17	"
2 "	8	24	Neige, 4 pcs d'épaiss.	23 "	35	15	"
3 "	13	20	"	24 "	34	12	"
4 "	6	24	"	25 "	....	20	Neige, 7 pcs d'épaiss.
5 "	9	41	Vent chinook.	26 "	17	22	"
6 "	4	24	Neige seul. 2 pcs d'ép.	27 "	4	14	Neige, 8 pcs d'épaiss.
7 "	6	9	Beau.	28 "	....	....	
8 "	16	13	"	29 "	....	....	
9 "	13	36	Vent chinook.				

Je donnerai maintenant le coût approximatif de cette section de 201 milles de chemin de fer, à l'exclusion des ponts en acier. L'ouvrage à faire pourrait être classifié comme suit :—

Ouvrage léger, d'une longueur de 135 milles.
" moyen " " 46 "
" difficile " " 20 "

Coût de la voie permanente :—

Rails d'acier, 70 liv., 110 tonnes à $30	$3,300 00
Éclisses, 30 liv., 704 plaques, 21,120 liv. à 2 sous	422 40
Boulons, 1 liv. chacun, 2,108 liv. à 3½ sous	73 98
Corvelles, 5½ x $\frac{9}{16}$ pouces 6,500 liv. à 2½ sous	162 50
Traverses, 2,640 à 25 sous	660 00
Rondelles et caoutchoucs	25 00
Posage de la voie par mille	200 00
Ballastage, 2,000 verges cubes à 35 sous	700 00
Total	$5,543 88

OUVRAGE LÉGER.

Coût de construction d'un mille de chemin de fer :—

Déboisement, 12 acres à $20	$ 240 00
Nettoyage, 2 acres à $35	70 00
Essartement, 2 acres à $40	80 00
Ouvrage en terre, 15,000 verges cubes à 20 sous	3,000 00
Ouvrage dans le roc, 500 verges cubes à $1	500 00
Drains souterrains et petits ponts en bois	1,200 00
Station d'ingénieurs, service d'eau, télégraphe et voies d'évitement	1,400 00
	$6,490 00
Dépenses éventuelles, 10 pour 100	649 00
	$7,139 00
Voie permanente	5,543 00
Total	$12,682 88

OUVRAGE MOYEN

Déboisement, 12 acres à $25	$ 300 00
Nettoyage, 2 acres à $35	70 00
Essartement, 2 acres à $40	80 00
Ouvrage en terre, 30,000 verges cubes à 25 sous	7,500 00
Ouvrage dans le roc, 5,000 verges cubes à $1	5,000 00
Drains sonterrains et petits ponts en bois	2,000 00
Station d'ingénieurs, service d'eau, télégraphe et voies d'évitement	1,400 00
	$16,350 00
Dépenses éventuelles, 10 pour 100	1,635 00
	$17,985 00
Voie permanente	5,543 88
Total	$23,588 88

OUVRAGE DIFFICILE

Déboisement, 12 acres à $25	$ 300 00
Nettoyage, 2 acres à $35	70 00
Essartement, 2 acres à $40	80 00
Ouvrage en terre, 50,000 verges cubes à 25 sous	12,500 00
Ouvrage dans le roc, 2,000 verges cubes à $1	2,000 00
Drains souterrains et petits ponts en bois	5,000 00
Station d'ingénieurs, service d'eau, télégraphe et voies d'évitement	1,500 00
	$21,450 00
Dépenses éventuelles, 10 pour 100	2,145 00
	$23,595 00
Voie permanente	5,543 88
Total	$29,138 88

Outre l'estimation ci-dessus, il y a seize ponts variant en longueur de 25 pieds à 950 pieds. J'évalue comme suit le coût des ponts suivants :—

A travers.	Longueur du pont.	Verges cubes de maçonnerie requise.	Prix par verge.	Coût total de la maçonnerie.	Nombre de travées—Longueur de travée.		Coût par pied linéaire.	Coût total de l'acier.	Coût total des ponts.
			$	$	No.	Pds	$	$	$
Rivière aux Panais	959	3,000	12 00	36,000	{2 {3	200 182	} 106	100,700	136,700
Creek au 10e mille	25	500	12 00	6,000	1	25	30	750	6,750
" 17e "	70	500	12 00	6,000	1	70	45	3,150	9,150
Rivière à l'Eau-Claire	75	500	12 00	6,000	1	75	46	3,450	9,450
Creek au 47e mille	50	500	12 00	6,000	1	50	34	1,700	7,700
Rivière de la Large-Vallée	60	500	12 00	6,000	1	60	39	2,340	8,340
Creek au 77e mille	350	2,500	12 00	30,600	2	187	106	19,822	49,822
" 80e "	400	2,500	12 00	30,600	1	400	175	70,000	100,600
" 87e "	50	500	12 00	6,000	.....	....	......	....	7,700
" 88e "	300	2,000	12 00	24,000	{1 {2	150 75	77 46	11,350 6,900	} 42,250
" 100e "	150	1,500	12 00	18,000	1	150	77	11,350	29,350
Rivière Moberley	200	2,000	12 00	24,000	1	200	107	21,400	45,400
Rivière aux Pins	300	2,000	12 00	24,000	1	300	150	45,000	69,000
Coulée au 150e mille	25	500	12 00	6,000	1	25	30	750	6,750
Rivière Roche-Coupée	100	1,000	12 00	12,000	1	100	55	5,500	17,500
" D'Echafaud	100	1,000	12 00	12,000	1	500	55	5,000	17,500
Total									583,962

Le coût total des 201 milles sera—

135 milles à $12,682.68 par mille	$1,712,188 80
46 " 23,588.88 "	1,085,088 48
20 "	582,777 60
3,205 pieds de ponts en acier	583,962 00
Coût total	$3,964,016 88

Ces chiffres donnent une moyenne de $19,721.47 par mille, y compris les ponts en acier.

Je pourrais dire qu'on pourrait trouver presque partout de bons grès pour la construction des piles et des culées des ponts, mais le seul bois dont on pourrait se servir pour la construction du chemin de fer est l'épinette blanche et noire, qui sont de dimensions convenables et qu'on pourrait trouver presque partout.

Le ballast de très bonne qualité abonde et est d'un accès facile.

Parlant de notre voyage de retour, je dirais brièvement que notre premier mouvement pour revenir du confluent a eu lieu le 19 septembre, et nous avons fait 8 milles.

Le 1er octobre, j'ai rencontré l'ingénieur Dibblee qui remontait avec denx bateaux chargés de provisions. Il a eu beaucoup de peine et de fatigue pour remonter la rivière, parce que l'eau était très basse, et il a dû laisser une partie de ses provisions aux rapides Parle-pas.

Nous passâmes le lendemain ensemble, parce que c'était le dimanche.

Le lundi matin un échange de deux hommes fut fait, Joseph Gagnon allant avec M. Dibblee tandis que Frank Neilson vint avec moi.

Nous dîmes adieu au parti à 7 a.m., et à 4.15 p m. nous arrivâmes aux rapides Parle-pas, parcourant la distance entière de 36 milles explorés jusqu'à présent (3 octobre).

Le samedi, 8 octobre, le camp fut planté vis-à-vis la maison de Cust, qui se trouve à la tête de cañon de la rivière La Paix.

Mais l'exploration n'était pas finie jusqu'à ce point.

Ayant exploré plus de 100 milles au sud-ouest et au sud-est du cañon de la rivière La Paix, et ayant éprouvé des difficultés de toutes sortes, causant en conséquence beaucoup de retard, nous fûmes cependant, dans toutes ces circonstances, très heureux d'arriver à Hudson-Hope, le 16 novembre.

Nous passâmes huit jours à faire les travaux et à préparer les harnais pour notre voyage en bas de la rivière.

La neige a un pied de profondeur et la rivière est encore ouverte par places. Les chevaux sont en pauvre condition à cause de la rareté et de la pauvre qualité du foin qu'on trouve dans les environs du cañon.

Le 24 novembre je fis partir une partie de mon détachement pour descendre la rivière sous la conduite de mon aide, gardant trois hommes et trois chevaux pour m'aider dans mon voyage jusqu'à la rivière aux Pins, comme je l'ai déjà dit. Je partis le lendemain, mais je revins le 30 du courant.

Le 1er décembre je descendis aussi la rivière, complétant mon exploration à mesure que je voyageais, et la terminant le 18 du même mois ; à cette date la glace était en bonne condition.

Mais la balance de mon parti, qui me précédait de quelques jours, a eu beaucoup de difficultés à surmonter, à cause du mauvais état de la glace.

Le 22 décembre j'arrivai à Dunvegan, où je trouvai la première division de mon parti. Ils avaient décidé de passer Noël ici, afin de donner aux chevaux le repos dont ils avaient si grand besoin, et de les nourrir au foin et à l'avoine.

Dans le cours de notre voyage nous avons perdu huit chevaux. L'un d'eux ayant eu peur et ayant sauté dans la rivière avec le bât, il fut perdu. Trois sont morts de maladie durant l'été, et les quatre autres furent tués entre Hudson-Hope et Dunvegan.

Comprenant que nos chevaux ne pourraient pas faire le voyage jusqu'à Edmonton dans un temps raisonnable, et entendant dire que M. Brick, qui demeure à 50 milles en aval d'ici, s'en allait à Edmonton, j'envoyai deux hommes en avant, pensant que je pourrais, peut-être, faire des arrangements avec lui.

Le même jour je rencontrai à Dunvegan M. Charles Anderson, du Petit Lac de l'Esclave, qui offrit d'entreprendre le transport à un prix très raisonnable, mais je n'ai pas voulu m'engager avant d'avoir vu M. Brick.

Le lendemain matin, le 26, je partis avec M. Anderson pour aller voir M. Brick, et comme son prix était beaucoup plus élevé, je décidai de faire des arrangements avec M. Anderson, à qui je payai $125 comptant, réservant deux chevaux, que je vendis, ainsi que les tentes, les selles, notre bagage personnel et notre literie, et quelques autres articles de très peu d'importance.

Je lui allouai vingt jours pour atteindre Edmonton, et un boni de $20.00 pour chaque jour qu'il gagnerait, et s'il prenait plus de vingt jours il devait payer un forfait de $20.00.

Le temps ayant été exceptionnellement beau et favorable au voyage, nous arrivâmes à Edmonton le 21 janvier, tous enchantés de revoir la civilisation après une absence de six mois et treize jours. Nous passâmes par le Petit lac de l'Esclave et Athabaska-Landing.

Avant de terminer mon rapport je donnerai quelques distances qui pourront devenir utiles. Ces distances sont établies sur le temps pris par le voyage dans le pays traversé.

	Milles.
D'Edmonton au Petit lac de l'Esclave, par la route	285
Du Petit lac de l'Esclave à la traverse de la rivière La Paix...	80
De la traverse de la rivière La Paix à Dunvegan, par la route	60
De Dunvegan au fort Saint-Jean " "	158
Du fort Saint-Jean à Hudson-Hope " "	50
D'Hudson-Hope à la tête du Portage " "	13
Du Portage aux rapides Parle-pas par eau	48
Des rapides Parle-pas aux rapides Finlay	31
Des rapides Finlay au confluent	1
Distance totale d'Edmonton au confluent des rivières Finlay et aux Panais........................	726

Revenant à Hudson-Hope—

	Milles.
D'Hudson-Hope au fort Saint-Jean, par eau	46
De Saint-Jean à Dunvegan " "	106
De Dunvegan à la traverse de la rivière aux Panais, par eau..	60
De la traverse de la rivière aux Panais au Petit lac de l'Esclave, par le portage..............................	80
Du Petit lac de l'Esclave à l'embouchure de la Petite rivière de l'Esclave, par eau	68
De l'embouchure de la Petite rivière de l'Esclave à la rivière Athabaska, par eau..................................	39
De la Petite rivière de l'Esclave au débarcadère d'Athabaska, par eau	56
Du débarcadère d'Athabaska à Edmonton.................	96

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. H. DUPONT, I.C.

A M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux.

OTTAWA, 20 septembre 1899.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions reçues le 18 juin 1898, je partis tout de suite pour Edmonton, le point de départ de mon expédition, où je devais me procurer un convoi de bât et organiser mon parti pour l'ouvrage en campagne.

J'arrivai à Edmonton dans la soirée du 24 juin, ayant fait un agréable voyage sur le chemin de fer du Pacifique Canadien.

J'allai voir tout de suite les employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et autres citoyens notables pour recueilir tous les renseignements que je pourrais sur le pays que j'allais explorer et sur le meilleur moyen d'y arriver avec mes provisions.

Ils me conseillèrent de faire transporter mes provisions à l'entreprise, parce qu'il faudrait un trop grand nombre de chevaux pour transporter si loin d'aussi grandes provisions. Ils me conseillèrent aussi de prendre plus de provisions qu'il m'en venait d'Ottawa, disant qu'il ne me serait pas possible de faire mon ouvrage et de revenir dans moins d'une année.

Lorsque je vous eus représenté ce fait, vous m'avez donné ordre de prendre plus de provisions, que j'achetai de la maison LaRue et Picard à des prix raisonnables.

Je demandai des sonmissions pour le transport de mes provisions et leur livraison à Hudson-Hope. Personne ne voulait faire de soumissions au-dessus de ce point.

La soumission de Brick Bros. fut considérée la meilleure, et je fis un contrat avec eux pour la livraison en bon état de mes provisions à Hudson-Hope dans 40 jours à 11 cents la livre.

Heureusement j'ai pu obtenir mon second lot de provisions à temps pour les faire partir en même temps que celles reçues d'Ottawa, le dernier lot partant d'Edmonton le samedi, 9 juillet. J'envoyai aussi un de mes hommes avec les provisions à la demande de Brick Bros.

Dans cet intervalle je m'étais occupé à préparer mon convoi de bât pour partir le lundi, 11 juin, mais le dimanche je trouvai que six des chevaux s'étaient égarés (ou avaient été chassés de la bande) et je ne les retrouvai que dans l'après-midi du lundi.

Nous partîmes d'Edmonton à 8 heures du matin, le 12 juillet, et nous arrivâmes au creek aux Carottes le même jour sans accident, les chevaux se conduisaient bien, de fait ils ne nous donnaient aucune peine en aucun temps pendant le voyage, excepté lorsqu'ils s'écartaient parfois dans les pâturages.

Nous arrivâmes le 16 juillet à la rivière Athabaska, à environ 100 milles d'Edmonton, lorsque nous fûmes retenus 11 jours par des crues d'été. Nous trouvâmes les bords de la rivière pleins et le courant se précipitant à 12 milles à l'heure, charriant un lot de débris, arbres, etc., à la dérive, et ce qui a été pire le câble métallique du bateau passeur brisé.

Nous suivons la nouvelle route ou route Chalmers, qui traverse la rivière près du vieux fort Assiniboine.

Nous avons dû attendre que la rivière baissât de 8 ou 10 pieds, et alors nous eûmes beaucoup de difficultés à traverser, heureusement un certain nombre d'hommes se réunirent pendant le blocus et nous fûmes assez forts pour traverser le passeur à la rame, en commençant par le tirer à la corde jusqu'à un demi-mille plus haut. Nous commençâmes le transport par le passeur le mardi après-midi, 26 juillet, et le mercredi, 27, à midi, notre convoi était de nouveau en marche.

Nous arrivâmes à la rivière du Cygne dans la soirée du 30 juillet, ayant ce jour-là parcouru 40 milles (par une mauvaise route), parce qu'il n'y avait aucune nourriture pour les chevaux ; nous avons traversé un lot de maskegs, puis les montagnes du Cygne, qui s'élèvent à 1,100 où 1,200 pieds au-dessus du pays environnant. On pourrait éviter ces montagnes en passant plus loin à l'est, plus près du Petit lac de l'Esclave, où la contrée est plus plane, avec beaucoup de nourriture, de fait les vieux sentiers sauvages conduisent dans cette direction.

Je dirais que les neuf dixièmes des terres traversées par la route Chalmers entre Edmonton et le Petit lac de l'Esclave sont de belles terres agricoles, dont la colonisation n'est qu'une question de temps.

Nous arrivâmes à la tête du lac le 3 août, et nous trouvâmes que malgré notre long retard à la rivière Athabaska mes provisions n'étaient parties d'ici que la veille. Nous donnâmes ici une journée de repos à nos chevaux et partîmes pour la traverse de la rivière La Paix le vendredi, 5 août, arrivant ici le dimanche, 7 août.

Sur le côté sud du Petit lac de l'Esclave, près de son extrémité ouest, il y a une prairie sauvage de 30 ou 40 milles d'étendue qui donnerait $2\frac{1}{2}$ tonnes à l'acre, tandis que la terre sur le côté opposé du lac est propre à la culture mixte. Il y a quatre magasins ici, un moulin à farine et une scierie, trois églises et deux écoles. Cet endroit sera sans doute un centre important dans un avenir rapproché ; le Petit lac de l'Esclave ne devrait pas être ignoré dans n'importe quel projet de chemin de fer dans ce pays.

Le pays depuis le lac en dernier lieu mentionné jusqu'à la rivière de la Paix est également très propre à la culture mixte, se composant de prairie ouverte parsemée de lisières de petits peupliers qu'il serait facile d'enlever, et la terre est superbe, de fait le peuplier et le tremble poussent sur les meilleures terres dans ce pays, et lorsqu'on voit ces essences on est sûr de trouver de bonnes terres.

Le terrain s'élève graduellement depuis le lac jusqu'à un haut plateau qui se continue jusqu'à ce qu'on atteigne la rivière La Paix. Cette rivière ici à la traverse et depuis la traverse jusqu'à Hudson-Hope coule dans une profonde vallée étroite surmontée de chaque côté par de hautes terres planes. J'apprends de ceux qui connaissent la rivière qu'en aval de la traverse la vallée s'élargit jusqu'à ce qu'elle atteigne environ trente milles entre le pied des terrains élevés.

Il y a quelques magasins à la traverse et quelques autres à 14 milles en amont sur la rivière où sont établies les missions.

Cinq de nos chevaux s'écartèrent de la bande ici, et entrant dans un âpre pays en aval de la traverse nous ne les trouvâmes qu'à 10 heures du matin, le mardi.

Nous leur fîmes traverser la rivière à la nage (près d'un demi-mille) dans l'après-midi, quatre ou cinq à la fois, sans accident, et nous rencontrâmes dans la soirée le premier bon fourrage. Mes provisions quittèrent cet endroit le lundi soir, 8 août, vingt-quatre heures en avance de moi.

Dans la matinée du 10 août nous montâmes sur le terrain plat sur le côté nord de la rivière et de là jusqu'au fort Saint-Jean. Nous passâmes à travers de magnifiques terres à pâturages sur les neuf dixièmes de la distance.

Nous arrivâmes au fort Saint-Jean le samedi, 20 août, et je trouvai que les provisions nous précédaient d'une journée, ainsi que le convoi de bât de M. Dupont.

A environ 45 milles à l'est du fort Saint-Jean, un célèbre maskeg barre la route. Avant d'atteindre ce maskeg j'avais entendu un grand nombre de rapports contradictoires. Quelques-uns disaient qu'il avait sept milles, tandis que d'autres disaient 25 milles de large. Je le traversai dans l'après-midi du 18 août (un temps sec de l'année) et n'eus aucune difficulté. Il y a quatre maskegs distincts séparés par des îles ou terrains secs. Le plus long maskeg proprement dit n'a pas plus de 1,000 verges de large. Nous n'avons eu aucune difficulté pour ainsi dire ; un seul cheval a enfoncé et il a fallu le décharger, mais plus à bonne heure dans la saison il n'y a pas de doute que ce serait pire. On me dit que ce maskeg s'étend sur une vaste étendue de pays, et que la route le traverse dans son plus étroit. Depuis le commencement du premier maskeg jusqu'à l'extrémité du dernier il y a environ 10 milles. Juste à l'ouest de ce maskeg nous passâmes à travers une autre prairie sauvage de grande étendue, comme celle remarquée au Petit lac de l'Esclave.

Dimanche, le 4 août, nous partîmes de bonne heure pour rattrapper le fret si possible, afin de ne pas retarder les fréteurs. Nous arrivâmes à Hudson-Hope, mardi soir, le 23 août, à 10 heures, les bateaux étant arrivés à 3 heures de l'après-midi, et le convoi de M. Dupont à 8 heures.

La contrée entre le fort Saint-Jean et Hudson-Hope se compose de bonne terre à pâturage sur les deux-tiers de la distance—de bonne terre aux deux extrémités avec un peu de pauvre terre au milieu. La route est montueuse, cependant, suivant de près la rivière la plupart du temps, où chaque très petit ruisseau coule dans une profonde coulée que la route franchit. La coulée à Deep-Creek a environ de 500 à 600 pieds sur le côté est et environ 300 pieds sur le côté ouest. La route sur les deux côtés passe par places

à un angle de 75° du niveau. Les chevaux glissent sur la déclivité et remontent l'inclinaison comme ils peuvent. Ces poneys de l'ouest ont le pied sûr comme des chats et sont presque aussi actifs, et il est étonnant de voir l'ouvrage qu'ils peuvent faire en se nourrissant d'herbe seulement.

Nous avons voyagé 625 milles depuis Edmonton jusqu'à Hudson-Hope, en quarante-trois jours, y compris le temps perdu à la rivière Athabaska et à la Traverse de la rivière La Paix (treize jours), soit une moyenne de 14½ milles par jour. Nous avons rencontré plusieurs détachements de prospecteurs qui étaient partis de bonne heure d'Edmonton,—quelques-uns en février et en mars.

Le mercredi, 24 août, nous avons fait l'inventaire de nos provisions, et nous n'avons trouvé que 50 livres de farine d'avoine endommagée. Considérant le moyen de transport dans ce pays, nous avons été très heureux, et cela démontre que Brick Bros sont des voituriers soigneux et compétents.

J. P. Hetherington et G. Grandall ont changé de places aujourd'hui, Hetherington venant avec moi.

Le jeudi, 25 août, nous avons fait traverser le portage de la montagne (ainsi nommé) à notre premier convoi de bât ; il a 15 milles de long et est très montagneux. Nous campâmes à Cust's-House et nous nous arrangeâmes confortablement, parce que nous avions un nouveau problème à résoudre, savoir : débiter du bois de construction à la scie et construire un bateau pour transporter nos provisions vers le haut de la rivière.

J'engageai, à la Traverse de la rivière La Paix, John Bouche, un homme qui avait été à l'emploi de la Compagnie de la Baie-d'Hudson pendant dix ans comme batelier, pour construire et gouverner mon bateau. Bouche était venu à Hudson's-Hope comme timonier d'un des bateaux de Brick Bros., mais pour un motif quelconque il a renoncé à l'idée de venir avec moi et il est reparti aussitôt que son bateau eût été déchargé et avant mon arrivée, me laissant ainsi sans un constructeur de bateau expérimenté. Nous construisîmes cependant un bateau qui était solide s'il n'était pas beau, le finissant et le chargeant le 13 septembre.

Dans l'intervalle j'avais fait transporter toutes mes provisions à l'autre bout du portage par les chevaux de charge. J'avais aussi acheté pour $10 un petit bateau d'un parti de quatre prospecteurs (appartenant au parti Dykeman) qui étaient descendus de Fort-Graham sur la rivière Finlay et qui cherchaient leurs chevaux laissés ici en mai dernier, dans l'intention de les amener à Fort-Graham, de l'autre côté des montagnes Rocheuses, pour les hiverner là. Ils m'ont dit qu'il serait facile d'hiverner des chevaux de ce côté là, qu'il y avait de bon pâturage et une abondance de foin mis en meule par des prospecteurs qui étaient arrivés à Graham en août avec des chevaux, avec l'intention de les hiverner là. Ils m'ont dit aussi qu'il croyaient que je pourrais me servir de mes chevaux pour mon ouvrage.

Ceci m'engagea à envoyer mes chevaux à Fort-Graham. Le 14 septembre nous partîmes de bonne heure, ayant chargé les deux bateaux pendant la nuit, et avant d'avoir parcouru un mille j'ai trouvé que nous n'avions pas assez d'hommes, les deux bateaux étaient chargés presque dangereusement, les hommes étaient novices dans le halage des bateaux, et nous n'avancions presque pas, de sorte que je décidai de cacher une partie de mes provisions, les laissant à la garde de Wm Colclough. Nous allâmes mieux après cela, mais nos progrès étaient encore lents, et nous étions au 30 septembre lorsque tous nos effets, y compris les bateaux, furent rendus en amont des rapides Parle-pas, à 48 milles de Cust's-House.

J'envoyai Alexander et Brenton avec les chevaux à Fort-Graham le jour même de notre départ de Cust's-House (14 septembre) ; ils ont été obligés de retourner en arrière d'environ 40 milles sur la route de Saint-Jean au creek de la Cache, où bifurque la route conduisant à Graham.

Nous quittâmes les rapides Parle-pas le 1er octobre, arrivant aux rapides Finlay avec la première charge le 5 octobre, et avec la dernière le 9 octobre. Nous quittâmes finalement ce rapide le 12 octobre, et je commençai mes explorations. Je dois dire ici que la rivière était basse et baissait rapidement, et nous avons eu beaucoup de difficulté à monter ; les choses devinrent pires jusqu'à ce que finalement l'hiver nous arrêta au Black Cañon, sur la rivière Omenica, le 24 octobre.

Nous avons dû transporter toutes nos provisions par-dessus le portage aux rapides Parle-pas, 250 verges, et aussi par-dessus le portage Finlay, 770 verges, les bateaux furent tirés allèges dans les rapides ; ces deux rapides sont formés par des récifs en travers de la rivière, les rapides Parle-pas tombent de 5 pieds sur 500 pieds. Les Finlays ont uue chute de 6 pieds sur 1,500 ; l'un ou l'autre de ces rapides pourraient être facilement utilisés comme force hydraulique, et si la rumeur qu'on a découvert du quartz aurifère près du mont Selwyn est vraie, on en profitera sans doute.

Nous atteignîmes l'embouchure de la rivière Omenica avec la première charge le 14 octobre ; et aussi avec le petit bateau. Ici nous trouvâmes l'eau si basse et si remplie de rapides que nous avons dû abandonner un des bateaux, et en mettant tous les hommes sur le plus grand bateau avec environ un quart de sa charge, nous avons pu transporter toutes nos provisions en haut du Black Cañon avant le commencement de l'hiver. Ici nous avons construit des huttes et établi nos quartiers généraux pour l'hiver. Nous avons aussi construit des traîneaux et des raquettes, et lorsque les cours d'eau furent gelés je continuai mes explorations, m'étant d'abord rendu à Fort Graham—65 milles — pour quelques provisions nécessaires que nous transportâmes au camp sur nos traîneaux à bras. Je recommençai à prendre des notes d'exploration en janvier et terminai le 30 mars. C'était une besogne difficile et désagréable, mais elle nous maintint en bonne santé, et c'était beaucoup mieux que d'attendre l'ouverture de la navigation ce printemps pour continuer l'exploration.

J'allai à Fort-Graham le dernier jour de décembre et trouvai que mes chevaux se portaient mal, dix étaient morts à cette époque et le reste paraissant misérable. Il semble y avoir eu quelque maladie parmi eux.

Ils avaient beaucoup de foin, étaient abrités contre les tempêtes et le froid et avaient de l'eau en abondance. Cependant tous les chevaux que j'avais achetés à Edmonton moururent définitivement, trois seulement sur le nombre acheté à la Traverse de la rivière La Paix ayant survécu tout l'hiver. Le parti Dykeman perdit quarante chevaux sur quarante-trois ; de fait, environ 80 ou 90 pour 100 des chevaux à ou près de Graham sont morts. Je dois dire ici que j'ai vendu les trois chevaux survivants pour $74 et un bateau.

Comme je l'ai dit plus haut, je commençai à prendre des notes d'exploration le 12 octobre 1898. J'ai trouvé la contrée très facile depuis le confluent des rivières aux Panais et Finlay en allant vers l'ouest jusqu'à l'endroit où la rivière Omenica sort de la seconde chaîne de montagnes du Caribou, une distance de 26 milles. Elle traverse la vallée entre les montagnes Rocheuses et la chaîne du Caribou, d'une largeur de 30 à 40 milles en aval de l'embouchure de la rivière Omenica. Mais en amont ou au nord de l'embouchure de l'Omenica, elle se rétrécit graduellement jusqu'à ce qu'à Fort-Graham, qui est situé sur la Finlay à environ 75 milles en amont du confluent, elle n'ait pas plus de trois milles de large, où les Rocheuses et les Caribou se rapprochent de la rivière. Je pourrais dire que Fort-Graham est le comptoir de commerce le plus inaccessible de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, dans le Grand Nord-Ouest. La farine se vend $30 le baril, le lard $80 le baril, et tout le reste en proportion. Depuis la Traverse de la rivière aux Panais localisée par M. Dupont en remontant la rivière Finlay jusqu'à l'embouchure de la rivière Omenica, une distance de 16 milles, la ligne suit une banquette de 30 à 60 pieds au-dessus de la rivière. La formation est de sable, de gravier et d'argile graveleuse. La ligne traverse la rivière Manson au 4e mille, ce qui exigeait un pont de 50 pieds de long. Toute cette section serait facile à construire et n'exige pas de mention spéciale ; la rampe générale est d'environ 3 pieds par mille, de sorte que les niveaux locaux peuvent être utilisés pour racheter de légères irrégularités du terrain.

De belles épinettes et du peuplier propres à la construction abondent.

J'ai indiqué sur mon plan une ligne alternative qui se séparerait à la fin du 6e mille et rejoindrait la ligne de M. Dupont à la fin du 7e mille, sur une distance de 6 milles, en d'autres termes le point d'où la ligne alternative se séparerait de la mienne est également éloignée de la Traverse de la rivière La Paix de M. Dupont et d'un point situé à environ 7 milles en bas de sa ligne.

Epargnant ainsi environ sept milles sur la distance et le pont sur la rivière Manson, mais d'un autre côté j'aurais un pont de 866 pieds de long sur la rivière Finlay, tandis

que le pont proposé par M. Dupont pour traverser la rivière aux Panais suffirait complètement pour la Traverse de la rivière La Paix sur ma ligne alternative. La formation est la même que celle décriée ci-dessus pour la section de la rivière Finlay et l'ouvrage serait facile.

Rivière Omenica.

La section suivante de 10 milles depuis l'embouchure de la rivière Omenica jusqu'à l'endroit où la rivière quitte les montagnes du Caribou se trouve sur une banquette comparativement uniforme et n'exige pas de mention particulière, parce que la pente est légère, environ 14 pieds au mille. De belles épinettes poussent en abondance sur cette section pour les fins de construction. Cette section est d'une construction facile.

Il y a une belle rive de ballast de grande étendue et de bonne qualité à ou près de Black Cañon, à environ 23 milles du point de départ.

Nous passons le Black Cañon (ainsi nommé) sur cette section. Il a ½ mille de long et de 80 à 120 pieds de large, avec murs perpendiculaires de micaschiste, de 100 à 150 pieds de hauteur. L'eau est très profonde dans cette gorge, et à l'étiage est comparativement calme, de sorte qu'on peut remonter en bateau à la rame jusqu'à l'extrémité d'amont, où l'on rencontre un vif rapide d'environ 500 pieds de long. Sur environ un mille en amont du cañon proprement dit le cours d'eau est étroit et l'eau vive avec hautes rives rugueuses.

Lorsque la rivière est haute, cependant, il faut portager les bateaux et leurs charges sur ce cañon et l'étroit bief d'amont d'environ un mille et demi, parce que l'eau se précipite par cette gorge comme un coursier de moulin.

Durant l'hiver un ruisseau sourceux découle goutte à goutte par-dessus les murs du cañon en un endroit se congelant en formes capricieuses présentant un spectacle de la plus étonnante grandeur et beauté.

La section suivante de 12½ milles est un pays de versant de montagne bossué (le commencement des montagnes du Caribou). Le 27e mille passe sur une banquette et est droit, le 28e mille contourne le versant d'un contrefort d'argile et de vase, où il faut quelques courbes.

Le 29e mille passe aussi sur un versant de montagne, mais il est comparativement droit. Le 30e mille, comme le 28e, est croche, tandis que le 31e et le 32e sont droits et les versants de montagnes ne sont pas aussi raides ; le 33e mille est sur un plateau uni et facile, mais le 34e mille touche de nouveau un raide versant de montagne, où des travaux difficiles sont inévitables ; le 35e mille est semblable au dernier, tandis que le 36e mille est facile.

Nous avons ensuite sur le 37e mille quelques gros ouvrages difficiles de versants de montagne, qui s'étendent jusqu'au milieu du 38e mille, traversant un ruisseau sur le 38e mille exigeant une travée de 25 pieds.

Il faudra des ouvrages en chevalets sur cette section, et il y a tout près de là une abondance de belle épinette propre à ces constructions. La pente du cours d'eau ne dépasse pas 12 pieds au mille, de sorte que des pentes locales peuvent être faites pour diminuer les quantités ; la formation est de vase, de gravier et d'argile, avec peut-être un peu de roc par places ; cette section peut être classée comme moyennement difficile.

La section suivante de 4 milles se trouve sur un plateau d'environ 60 pieds au-dessus du cours d'eau, où la pente est légère et n'exige aucune mention pratique, la fondation étant de sable et de gravier, la pente ne dépassera pas 10 pieds au mille.

Nous avons ensuite une section de 5 milles et de gros ouvrages de versants de montagne à travers une couche de pierre à chaux. Le 43e mille se trouve dans la partie la plus raide de cette section, qui se trouve à un angle de 60°, mais le versant de la montagne est uni et droit, et bien que la fondation soit en pierre à chaux solide, il n'en coûtera pas une forte somme pour le nivellement, parce que tous les matériaux peuvent être précipités sur le côté de la voie. Le 44e mille est semblable au précédent, excepté que l'inclinaison de la montagne n'est pas raide. Nous pouvons traverser la rivière Omenica près de l'extrémité de ce mille, où la rivière fait une courbe aiguë à angle droit et coule à travers une gorge de roche perpendiculaire d'environ 80 pieds de haut,

formant des culées naturelles pour le pont, qui sera d'une travée de 100 pieds. Le 45 et le 46e mille sont semblables aux deux derniers, excepté le pont, tandis que le 47e mille passe sur un plateau ; courbes très faciles seulement exigées sur cette section. Ouvrage difficile.

Rivière Osilinca.

Les 9 milles suivants seront sur une banquette ou plateau comparativement uni. Du 48e mille au 50½e mille la ligne est presque droite, mais sur les deux milles suivants il faudra des courbes considérables pour tourner un coude de la rivière ; les 53e, 54e et 55e milles sont presque droits, et il ne faudra que de légères courbes ; on trouvera du ballast en abondance sur le 56e mille, la formation générale de cette section est d'argile et d'argile graveleuse avec quelques roches par places, et est classée comme moyennement difficile ; l'épinette abonde pour la construction ; l'inclinaison est de 43 pieds au mille.

La section suivante de 7½ milles jusqu'au pied de l'eau morte est toute de l'ouvrage de versant de colline. Au 57e mille une crête d'argile nous force à revenir au cours d'eau, où il faudra une courbe aiguë pour tourner cette crête, sans ouvrage excessif. Nous suivons ensuite le versant des collines, où il faudra traverser des ravins ou coulées sur des chevalets. Le 58e mille est presque droit et n'exige que des courbes faciles, mais le 59e mille exigera des courbes considérables ainsi que des ouvrages en chevalets pour traverser quelques coulées. Le 60e mille est comparativement facile, ainsi que la première moitié du 61e, tandis que la dernière moitié du 61e et le 62e mille seront de construction difficile, avec des courbes considérables ; le 63e mille est aussi de construction assez difficile, avec un éboulement de neige près de son extrémité. L'inclinaison de cette section est de 43 pieds au mille ; cette section est classée comme ouvrage difficile.

La section suivante de 13½ milles au delà de l'eau morte présente à peu près les mêmes caractères que la dernière section, excepté que l'inclinaison générale est presque rien, de sorte qu'on peut se servir considérablement du niveau local pour diminuer l'ouvrage de construction. Nous avons un pont au 64e mille sur un petit ruisseau exigeant une travée de 25 pieds ; ce mille exigera des ouvrages en chevalets pour traverser des coulées, mais des courbes faciles suffiront. Le 65e mille exigera aussi quelques ouvrages en chevalets ainsi que des courbes aiguës, de même que le 66e mille. Tandis que le 67e mille est presque droit, le 68e mille exigera quelques courbes, de même que le 69e mille, tandis que le 70e mille tourne autour d'un coude de la vallée ; les 71e, 72e, et 73e milles sont presque droits, n'exigeant que de légères courbes. Près du centre du 74e mille la colline tourne abruptement à droite et nous devons la suivre avec une contre-courbe au 75° mille.

Le 76e mille est presque droit. Cette section est toute sur le versant des collines, dans de la pierre à chaux solide et de l'argile, et toute de construction difficile.

Les 2½ milles suivants sont semblables à la dernière section, excepté qu'il y a plus d'inclinaison (34 pieds au mille). Le 77e mille est presque droit, mais le 78e mille est bien croche, exigeant beaucoup de courbes. Nous traversons sur ce mille un petit ruisseau qui exigera environ 1,500 pieds de chevalets et une travée de 25 pieds. Juste après avoir traversé ce ruisseau nous avons une haute crête de pierre à chaux solide sur laquelle la ligne serpente sur environ ¼ de mille ; cette crête est à pic, surplombant presque le fond, et s'étend jusqu'au 79e mille ; la dernière partie de ce mille est plus facile, conduisant sur une banquette ou plateau qui s'étend quelques milles. Cette section est de construction difficile.

La section suivante, du 80e au 90e mille, est située sur uue banquette comparativement unie d'environ 60 ou 70 pieds au-dessus du cours d'eau, et d'un quart à undemi-mille de large, sur laquelle pousse ici et là des pins rabougris indiquant une formation sablonneuse ou de sable et de gravier. L'inclinaison générale sur cette section est d'environ 24 pieds au mille, il y a de la belle épinette en abondance sur les terres de cette section. Le 80e mille est droit ; le 81e mille n'exigera qu'une faible courbe ; le 82e mille est droit, tandis que le 83e et le 84e milles auront tous deux une faible courbe, et le 85e mille est droit ; le 86e mille exigera une courbe moyenne et le 87e mille une longue et faible courbe ainsi que le 88e mille, tandis que le 89e exigera de nombreuses courbes à

l'approche de la traverse de la branche sud de l'Osilinca sur le 90e mille, où il faudra environ 200 pieds de chevalets et une travée de 50 pieds ; cette section est de construction facile.

Depuis la traverse d'une des branches sud de l'Osilinca jusqu'à la traverse d'une des fourches de la branche nord, au 98e mille, nous avons une autre haute banquette graveleuse, mais pas aussi uniforme que la dernière décrite en aval de la traverse de la branche sud. Après avoir traversé le cours d'eau au 90e mille nous avons une courbe vers la droite, et vers la fin de ce mille une autre courbe vers la gauche, au 91e mille, nous avons une faible courbe à droite, au 92e mille nous avons une courbe moyenne à gauche, tandis que le 93e mille est presque droit ; le 94e mille fait une faible courbe à gauche pour la première moitié, tandis que la dernière moitié et le 95e mille sont presque droits ; le 96e mille exigera une faible courbe à gauche et le 97e mille deux courbes à droite ; au 98e mille nous traversons un cours d'eau où il faudra une travée de 25 pieds. La formation de cette section est semblable à la précédente, et on y trouvera du ballast en abondance. Ouvrage moyennement difficile. L'inclinaison générale est de 24 pieds au mille. De belle épinette pousse sur les terrains bas de cette section.

Depuis la traverse de la dernière branche de l'Osilinca au 98e mille jusqu'au sommet au 111e mille, le terrain est par bosses, on rencontre des monticules de gravier et des banquettes séparés par de légères dépressions ; l'inclinaison générale est de 24 pieds au mille, de sorte qu'on peut se servir du niveau local pour diminuer les travaux de construction. On voit du pin et quelques bouquets d'épinette. Après avoir traversé le cours d'eau au 98e mille, nous tournons une courbe facile à gauche et courons droit jusque près de la fin du 101e mille, où il faut une courbe vers la gauche, puis nous avons une tangente jusque près de la fin du 110e mille, où il y a une légère courbe. Cette section est de construction moyennement difficile.

Sur cette section nous passons une montagne qui surgit de la vallée comme une île dans un lac (entièrement entourée par la vallée). Elle a environ 10 milles de long et 2 milles de large à sa base, et s'élève à une hauteur de 6,452 pieds au-dessus du niveau de la mer. Du sommet de cette montagne j'ai eu une excellente vue du pays environnant, ayant fait l'ascension de cette montagne par une belle journée claire.

Nous sommes maintenant dans une vallée de 2½ milles à 3 milles de large, qui se prolonge sur des milles de longueur dans nne direction uniforme, qui ressemble beaucoup à la section en dernier lieu décrite quant à la formation et à l'aspect général se composant de monticules de gravier et de banquettes couvertes d'une légère venue de pin gris. L'inclinaison, qui est légère (environ 10 pieds au mille), descend cependant maintenant. Du 111e au 120e la ligne est droite. Traversant au 116e mille se trouve un petit ruisseau qui exigera une travée de 25 pieds ; ce ruisseau, avec une autre branche un peu plus bas, formant, je suppose, les sources de la rivière Skeena, ou une de ses branches, font écouler les eaux de cette partie des montagnes qui sont plus basses que celles remarquées plus à l'est. Nous passons la partie la plus élevée de la chaîne du Caribou sur l'eau morte de l'Osilinca.

Au 120e mille nous avons une faible courbe à droite et ensuite la ligne est droite jusque vers le milieu du 125e mille, où il y a une faible courbe à gauche ; la ligne est ensuite presque droite jusqu'au 130e mille, où il y a une courbe à droite. Elle est de nouveau droite jusqu'au 136e mille, où il faudra une faible courbe à gauche, et aussi une autre au 139e mille. Au milieu du 140e mille la vallée se rétrécit ; cette section est proche du cours d'eau dont les bords sont comparativement unis et au-dessus des hautes eaux. La formation est de sable et de monticules de gravier et de banquettes, et étant tout à fait bossuée, le niveau local servira afin de faciliter l'ouvrage de construction, parce que l'inclinaison générale est légère, n'excédant pas 16 pieds au mille. Le pin gris et l'épinette poussent ici, et cette section est classée comme ouvrage moyennement difficile.

Du 140e au 156e mille la vallée se rétrécit, et le pied des montagnes s'approche tout près du cours d'eau, mais comme l'inclinaison générale est légère, le niveau local sera employé pour diminuer les quantités, la formation est d'argile et d'argile graveleuse. Nous avons une faible courbe à la fin du 141e mille et au commencement du 142e mille, et aussi une autre à la fin du 146e mille et au commencement du 147e. La ligne est

ensuite presque droite, exigeant une légère courbe en arrivant au 152e mille, où il y a une courbe à droite, nous avons aussi une faible courbe au 154e mille, traversant un petit ruisseau au 155e mille (qui est presque droit) où il faudra une travée de 25 pieds. Cette section est de construction moyennement difficile.

Après avoir trouvé le ruisseau au 155e mille, la vallée s'élargit de nouveau et la banquette est plus unie jusqu'à la fin du 171e mille et est de construction facile. La ligne est droite jusqu'au 157e mille, où il y a une courbe à gauche, la ligne est ensuite droite jusqu'au 161e mille, où il faudra faire une courbe à gauche, puis nous suivons une ligne droite jusqu'au 163e mille, où il faudra une courbe à gauche, tandis que les 164e et 165e milles ont une faible contre-courbe pour tourner un double coude du cours d'eau. Le 166e mille est droit, une faible courbe au commencement du 167e mille, et ensuite une ligne droite jusqu'au 159e mille, où il faudra une légère courbe à gauche à la fin du 171e mille, la vallée se rétrécit de nouveau et le pied des montagnes s'approche tout près du cours d'eau. Le pin gris et l'épinette poussent sur cette section, l'inclinaison générale est d'environ 11 pieds au mille.

Du 171e au 185e mille la ligne passe sur un terrain bossué où l'on trouve un peu de roc par places, la formation étant d'argile et d'argile graveleuse, et est classée comme ouvrage moyennement difficile. Le pin gris pousse sur le versant des montagnes et l'épinette dans les terres basses. Près du 181e mille il faudra une faible courbe à gauche. Le 172e mille est droit, et de fait il ne faudra que de très légères courbes jusqu'à la fin du 183e mille, où il faudra une courbe moyenne sur la gauche.

La section suivante de 5 milles est de construction facile, les montagnes se retirent de nouveau en laissant beaucoup de place entre leurs pieds et le bord du cours d'eau. Du 185e au 190e mille, bout de l'exploration, l'alignement est presque droit ou n'exigera que très peu de courbes. La formation est de sable et de gravier, et l'essence d'épinette et de pin baumier, avec du pin gris sur le versant des montagnes ; cette section est de construction facile.

Comme je l'ai dit plus haut, nous avons terminé notre exploration le 30 mars 1899. Après un repos nous avons sorti le bateau de dessous la neige, et après l'avoir fait sécher, nous l'avons calfaté et enduit de poix, la gomme d'épinette prenant la place de la poix régulière, tandis que de vieux cordages effilochés remplaçaient l'étoupe. Nous avons attendu longtemps que les cours d'eau s'ouvrent, parce que le printemps a été froid et lent, nos provisions commençaient à baisser et nous avions tout épuisé à part la farine et le thé.

Nous partîmes finalement le 8 mai, et nous descendîmes jusqu'à l'embouchure de l'Omenica à temps pour calfater et enduire de poix ce jour-là le petit bateau (caché ici l'automne dernier).

Nous partîmes de bonne heure le lendemain matin. Les hommes restés à Fort-Graham pour prendre soin des chevaux étant arrivés dans la nuit, nous fûmes tous réunis de nouveau. Les hommes de Graham avaient eu la chance de se procurer un peu de viande séchée de caribou, la veille, d'un chasseur sauvage, viande que nous avons bien aimé après notre long jeune avec du pain sec et du thé.

Nous arrivâmes au rapide Finlay vers neuf heures du matin, et après le goûter nous avons en partie déchargé les bateaux, Joe Gagnon et Frank Umberg entreprenant de sauter les rapides avec les bateaux en partie chargés, et ils réussirent à les descendre sans accidents. Nous partîmes des rapides vers 2 heures de l'après-midi, et nous arrivâmes à un amoncellement de glace à 15 milles en aval des rapides vers 4.30 p.m., et nous plantâmes notre camp. Nous avons entendu dire à un camp juste en aval de la rivière Méchante (*Wicked*), où un parti de prospecteurs avait passé l'hiver, qu'un parti de prospecteurs campés à l'embouchure de la rivière à l'Eau-Claire souffrait du scorbut et avait besoin d'aide.

Le 10 mai nous partîmes à 5.25 du matin, l'amoncellement de glace s'étant brisé dans la nuit, et nous arrivâmes au ruisseau à l'Eau-Claire à 8.45, où nous trouvâmes les choses encore pires que nous prévoyions. Six hommes avaient campé ici tout l'hiver, et lorsque nous arrivâmes, l'un d'eux, le capitaine Geo. W. Pontine, du Saut-Sainte-Marie, Algoma, était mort, étant décédé le 27 avril du scorbut, et les cinq autres dans leurs lits malades de cette même maladie, et incapables de s'aider. Walter Raines, du même endroit, un

des associés du capitaine, était si bas et si faible qu'il s'évanouissait chaque fois qu'on le remuait. A. W. Ormiston, de Calgary, un autre associé de Pontine, était aussi très bas, mais un peu plus fort que Raines; J. S. G. Ironsides, de Kingston, Ontario, très bas; W. B. Moores, de Kingston, et G. S. Carter, du fleuve McKenzie (ces trois derniers associés). Moore et Carter étaient les plus forts parce qu'ils ont été les deux derniers à succomber à la maladie. C'était une condition épouvantable pour des hommes de se voir dans ces lieux sauvages, et nous avions devant nous l'ouvrage le plus difficile de toute l'expédition. Je dois dire ici que tous mes hommes non seulement consentaient, mais désiraient vivement faire tout ce qu'ils pourraient pour ces malheureux.

Nous fîmes un cercueil et nous enterrâmes le pauvre Pontine près des huttes, après avoir peinturé son nom, son adresse et la date de sa mort sur une planche. Les autres furent lavés et habillés, et transportés à nos bateaux, les y plaçant aussi confortablement que possible. Heureusement qu'ayant un bateau assez grand pour leur faire amplement de la place, nous ne prîmes rien dans leur cache à part quelques livres de lard et les vêtements et la literie qu'il leur fallait.

Nous partîmes du ruisseau à l'Eau-Claire à 12.25 p.m., et arrivâmes aux rapides Parle-pas vers 2 heures. La rivière a environ 5 pieds de plus que lorsque nous l'avons remontée avec peine à l'automne, et les rapides présentent une apparence tout à fait différente. Nous avons sauté ces rapides sans rien enlever de nos bateaux, le seul danger étant la glace flottante, car si un bateau frappait un morceau de glace dans les rapides il se défoncerait. Cependant nous avons passé nos bateaux sans accidents, et nous étions rendus à 12 milles plus en aval avant qu'il fut temps de camper pour la nuit. Un fort vent debout nous retarda beaucoup. La vallée s'élargit au delà du Parle-pas et les terres basses ainsi que les versants de montagnes sont libres de neige. Nous couchâmes sur la terre nue pour la première fois depuis le 23 octobre dernier, près de sept mois.

Le lendemain, 11 mai, nous partîmes à 5.30 du matin et nous fûmes arrêtés par un autre amoncellement de glace à environ 15 milles en amont de Cust's-House. Cet amoncellement se brisa à 3.30 de l'après-midi et nous partîmes tout de suite, ramant à travers les glaces flottantes et le bois, arrivant à Cust's-House ou à l'extrémité ouest du portage des montagnes Rocheuses à 8 p.m., les hommes malades supportant le voyage mieux que nous nous y attendions. Nous avons soutenu les plus faibles avec du brandy, dont, heureusement, nous avions une bonne provision.

Nous rencontrâmes ici le parti Potts, qui, sous la conduite du D[r] Robb, montait avec des machines qu'ils apportaient dans le haut de la rivière, où ils prétendent avoir trouvé du quartz aurifère en quantité payante. Deux de ce parti hivernèrent juste en aval de la rivière Méchante (*Wicked*), et avec les huit hommes venus ce printemps ils avaient intention d'exploiter leurs claims cette année. Ce parti avait quitté Edmonton les derniers jours de février avec des traîneaux à chevaux et transportèrent leurs provisions jusqu'à cet endroit sur la neige et la glace. Ils nous apportèrent environ 50 livres de matières postales que nous fûmes très heureux de recevoir, étant les premières nouvelles que nous recevions du monde extérieur depuis le 4 novembre dernier. Nous avons eu quelque difficulté à transporter les malades, et notre petit bateau ainsi que notre équipement de camp par-dessus le portage; bien qu'il y ait beaucoup de chevaux dans ce voisinage, ils étaient pauvres et faibles, et ne pouvaient faire grand'chose sans se reposer.

J'ai dû abandonner le bateau que nous avons construit l'automne dernier ainsi que le bateau que j'ai acheté du parti Dykeman, parce qu'ils étaient trop pesants pour les tirer sur le portage; nous avions tout transporté dans la soirée du mardi, 16 mai. Les malades ont dû subir la terrible épreuve d'être transportés sur des brancards par un sentier de montagne sur une distance de 15 milles.

Dans l'intervalle j'avais loué de l'agent de DeOme et Dejarlais l'usage d'un grand bateau jusqu'à la traverse de la rivière La Paix. J'achetai aussi un canot de Peterborough d'un parti de prospecteurs pour remplacer les deux bateaux abandonnés à Cust's-House, et le mercredi, 17 mai, nous quittâmes Hudson-Hope vers le milieu du jour, la matinée ayant été employée à réparer le bateau transporté par le portage, parce qu'il avait été considérablement ébranlé au cours du voyage. Nous arrivâmes cet après-midi en aval de l'embouchure de la rivière Mi-Chemin à environ 4 milles.

Nous arrivâmes au fort Saint-Jean à 9.30 p.m., le 18 mai, où nous avons pu nous procurer des fruits et du sirop pour les malades. Un médecin qui se trouvait ici pensait que les malades, à l'exception de Raines, pourraient supporter le voyage jusqu'à Edmonton. Nous atteignîmes Dunvegan le samedi, 20 mai à 10 p m., et nous pûmes nous y procurer du bœuf frais et des pommes de terre (*rien n'a jamais goûté aussi bon que ces pommes de terre*) ; nous arrivâmes ce soir au ranche de Brick Bros, à environ 14 milles en avant de la traverse, ayant parcouru 80 milles ce jour-là, malgré que nous ayons eu un fort vent debout toute la journée, les derniers jours ayant été froids et pluvieux, ce qui était mauvais pour les malades, et le pauvre Raines est perceptiblement pire et il divague.

Je fis des arrangements avec Brick Bros, pour nous transporter par le portage depuis la traverse de la rivière La Paix jusqu'au Petit lac de l'Esclave, et comme il lui faudra quelque temps pour mener les chevaux jusqu'à la traverse et de l'autre côté de la rivière, nous passâmes ici le dimanche.

Deux ministres de la mission épiscopalienne vinrent à notre camp visiter les malades, et ils offrirent de se charger de Raines et d'Ormiston et d'en avoir soin jusqu'à ce qu'ils fussent forts et capables de voyager.

Lundi, 22 mai. Le pauvre Walter Raines décéda ce matin à 2.30 a.m., sa mort n'était pas inattendue et il baissait constamment depuis notre départ d'Hudson-Hope, et dans ces deux derniers jours il avait été sans connaissance, nous transportâmes A. W. Ormiston, à la mission épiscopalienne ce matin, et nous transportâmes le corps de Walter Raines, étant un catholique romain, à la mission catholique romaine située à environ cinq milles en aval de la mission protestante. Les prêtres eurent la bonté de consentir à l'enterrer, nous fîmes un cercueil et creusâmes sa fosse. Nous descendîmes ensuite jusqu'à la traverse, où nous cachâmes quelques-uns de nos effets dont nous n'avions pas besoin sur la route, dans l'édifice du gouvernement sous la charge de la gendarmerie à cheval ; nous laissâmes aussi le camp et le petit bateau à leurs soins et rendîmes le bateau de DeOme et Dejarlais à leur agent ici. Les Bricks arrivèrent avec leurs chevaux sur un radeau dans la soirée. Nous avons trouvé ici deux ou trois magasins nouveaux, et tous semblaient faire de bonnes affaires.

Mardi, 23 mai. Partis de la traverse à 10 a m., avec quatre wagons doubles et aussi un cheval de selle, recueillions ici une autre malheureuse victime du scorbut, S. Z. Heathcot de Toronto, qui voulait un passage jusqu'à Edmonton, demande que je pouvais dfficilement refuser dans les circonstances. Nous arrivâmes à la tête du Petit lac de l'Esclave le samedi, 27 mai à midi, le chemin était mouillé et pesant et les chevaux n'étaient pas forts, et comme la nourriture n'était pas très bonne nous voyagions lentement. Nous apprîmes à notre arrivée au lac que la glace n'était pas partie, et aussi que nous ne pouvions avoir un équipage d'indigènes pour nous conduire à Athabasca-Landing, parce que les sauvages attendaient la venue de la Commission du Traité.

J'essayai d'avoir un voiturier pour nous mener à Edmonton par la route Chalmers, avec des attelages, mais ses prix étaient trop élevés, de sorte que je louai un bateau d'York de Brick Bros, avec l'intention de le monter avec mes propres hommes, Joseph Gagnon, capitaine et timonier, ce que nous fîmes avec soin, mais c'était quelque peu risqué.

Nous fûmes retenus ici plusieurs jours par un fort vent debout soufflant de l'est, ainsi que par la glace qu'on disait exister encore dans la partie inférieure du lac.

Cet endroit s'est étonnamment amélioré depuis notre passage ici en août dernier. Un bon nombre de belles maisons en charpente se construisent, et sont remplies avec toutes sortes de marchandises. Je suis convaincu que cet endroit a un bel avenir devant lui.

Le vent changea le vendredi soir et nous partîmes de la tête du lac le lendemain matin, 3 juin, à 7.50, le vent étant favorable, nous traversâmes le lac en douze heures. Ce lac a 85 milles de long et environ de 20 à 40 milles de large, avec de splendides terres agricoles, tout autour, les vagues s'élevaient à 10 ou 12 pieds au moins, mais Gagnon prouva son habileté et parvint à empêcher le bateau de trop plonger. Nous campâmes à la tête du débouché ou Petite Rivière, comme on l'appelle ; nous trouvâmes que la glace était toute partie du lac.

Le dimanche matin, 4 juin, nous partîmes à 4.10 a.m. La Petite rivière de l'Esclave est étroite et croche, et dans la partie inférieure il y a plusieurs rapides peu pro

fonds, qui rendent la navigation très difficile ; en remontant les fréteurs sont obligés de doubler cette partie de la rivière, parce que l'eau est trop peu profonde par place pour passer avec un plein chargement. On pourrait facilement creuser ces hauts-fonds, exigeant très peu de pétardement pour rendre cette rivière navigable par des bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau. Sur les bords de cette rivière il y a de bonnes terres agricoles depuis le lac jusqu'à la rivière Athabaska ; sur la partie supérieure et sur environ la moitié du chemin il y a des prairies qui me paraissent aussi bonnes que celles que j'aie jamais vues dans ma vie. Dans la partie inférieure les bois alternent avec les prairies ; la longueur de cette rivière est de 57 milles.

La rivière Athabaska depuis l'embouchure de la Petite Rivière jusqu'à Athabaska-Landing est un beau cours d'eau d'environ 1,500 pieds de large avec un courant d'environ 4 milles à l'heure sans aucun rapide. Nous avons navigué toute la nuit, arrivant au Débarcadère à 7 a.m., juste 47½ heures depuis la tête du Petit lac de l'Esclave, une distance d'un peu plus de 200 milles ; on me dit que c'est le voyage le plus rapide qui ait jamais été fait. Nous rencontrâmes les commissaires du Traité à environ 8 milles en amont du Débarcadère avec trois grands bateaux, ils avançaient lentement parce qu'ils n'avaient pas assez de force de traction, ils attendaient de l'aide du Petit lac de l'Esclave, et nous demandèrent avec empressement quand leurs hommes descendraient, nous avons été forcés de leur dire que nous n'en savions rien. On m'a dit plus tard que la gendarmerie à cheval qui les accompagnait s'attela aux cordes de halage et rendit de grands services.

Athabaska-Landing est situé juste au grand coude que fait ici la rivière vers le nord, et se trouve à environ 65 milles en aval de l'embouchure de la Petite rivière de l'Esclave. Ce Débarcadère est le quartier général des fréteurs qui remontent la route que nous venons de descendre et aussi des fréteurs qui descendent la rivière Athabaska jusqu'au lac Athabaska, et de là dans le grand lac de l'Esclave et le fleuve McKenzie. C'est aussi le quartier général de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et l'endroit où elle construit ses bateaux à vapeur et des yachts à vapeur et à naphte, tandis qu'on construit par vingtaine des bateaux d'York et des chaloupes pour la pêche à l'esturgeon. Les commerçants n'amènent jamais de bateaux du lac, excepté un seul pour transporter leurs fourrures, les autres sont démontés et servent aux constructions. Il y a de très mauvais rapides sur cette rivière en aval du débarcadère, l'un d'eux a 80 milles de long, et exigent un timonier de très grande expérience pour diriger un bateau dans ces rapides, plusieurs personnes préfèrent transporter leurs effets jusqu'à la rivière La Paix par la route par laquelle nous étions venus, et de là descendre cette rivière jusqu'au Grand lac de l'Esclave, évitant ainsi ces eaux dangereuses.

Il y a un bon nombre de magasins au Débarcadère, et l'on paraît y faire de bonnes affaires. Un grand nombre de voituriers parcourent la route entre ici et Edmonton ; on rencontre souvent des attelages de deux, trois et quatre chevaux, et l'on voit aussi des attelages d'un, deux et quatre bœufs transportant toutes sortes de marchandises et de machines pour les bateaux, une personne amena un yacht à vapeur prêt à voyager, la veille de notre arrivée ici.

Un chemin de fer exploité de concert avec les bateaux à vapeur qui montent et descendent la rivière serait, je crois, une industrie payante, parce que ce pays n'attend que des moyens de communication rapides pour se développer promptement. Nous fûmes retenus à Athabaska-Landing pendant une journée par une très forte pluie ; il pleuvait quand nous sommes arrivés ici et il pleuvait depuis neuf heures le dimanche soir.

Nous partîmes du Débarcadère le mardi, 6 juin, ayant été assez heureux pour trouver des attelages de voituriers qui retournaient et qui nous amenaient tous, le chemin était très mauvais à cause des pluies récentes et notre marche fut lente ; cependant j'arrivai à Edmonton dans la soirée du 8 juin, ayant laissé mon parti à la rivière à l'Esturgeon à 4 p.m., il arriva sain et sauf le lendemain vers midi. Nous partîmes d'Edmonton le 12 juillet 1898, ayant été dans la solitude pour ainsi dire pendant 11 mois, ayant parcouru plus de 200 milles par terre et par eau, à travers prairies et montagnes, montant et descendant de sauvages cours d'eau de montagne, traversant des lacs et des rivières, sans aucun accident et sans maladies, et nous étions tous vraiment heureux de

revenir dans la civilisation. La route entre Athabaska-Landing et Edmonton est la meilleure que j'aie vue dans ce pays, en dépit du fait qu'il se transporte une si grande quantité de fret en voiture.

Une grande partie du pays à travers lequel passe cette route se compose de bonnes terres pour la culture, et depuis la traverse de la rivière à l'Esturgeon jusqu'à Edmonton, 28 milles, il est densément colonisé.

Les hommes d'affaires de la Traverse de la rivière de La Paix, du Petit Lac de l'Esclave et d'Athabaska-Landing ont grandement besoin d'un service postal régulier, un service mensuel, *via* Athabaska-Landing, le Petit Lac de l'Esclave et la Traverse de la rivière La Paix par voitures et par bateaux en été et par traîneau en hiver. Le seul service postal qu'ils aient à présent se fait grâce à la courtoisie de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, dont les employés sont très obligeants sous ce rapport ; cependant c'est irrégulier et peu satisfaisant.

J'ai commencé à tenir un registre quotidien de la température le 1[er] novembre ; les premiers 16 jours je n'ai enregistré que les lectures du matin et du soir, mais après cette date je me suis arrangé de manière à prendre trois lectures par jour, et je donne aussi une moyenne par jour. Je regrette de n'avoir pas commencé ce registre plus tôt, mais j'étais fatigué de la lenteur de notre marche en remontant la rivière depuis Cust's-House et je n'y ai pas songé. Ce registre est pris dans la chaîne de montagnes du Caribou jusqu'au 10 mai 1899, et depuis cette date jusqu'au 17 mai nous étions dans les montagnes Rocheuses. J'ai aussi tenu un mémoire de la chute de neige, et je l'ai donnée pour chaque mois, obtenant une moyenne de 14 pieds, se tassant à environ 4¼ pieds de neige solide dans le fonds ; sur le haut des montagnes elle était très sèche et atteignait jusqu'à 20 pieds par places. D'après ce que j'ai pu apprendre des sauvages et de l'agent de la Compagnie de la Baie-d'Hudson à Fort-Graham, l'hiver a été extraordinairement doux et la neige a été plus épaisse que d'ordinaire.

TEMPÉRATURE pour novembre 1898.

Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.	Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.
	°	°	°	°		°	°	°	°
1....	30	......	36	36·00	20....	—12	12	—12	—7 34
2....	28	....	40	34·00	21....	—28	— 2	—18	—16·00
3 ...	30	....	40	35 00	22...	—22	—14	—18	—18·00
4....	31	....	41	36·00	23....	—28	— 8	—22	—19·34
5 ..	32	....	44	38·00	24....	—12	— 4	— 4	— 6·67
6....	14	....	25	19·50	25....	10	20	20	16·67
7....	15	....	24	19 50	26 ...	4	15	18	12·34
8....	6	....	18	12 00	27....	16	28	20	21·34
9....	21	....	30	25·50	28....	14	28	22	21·34
10....	20	....	36	28·00	29....	16	28	20	21·34
11 ...	27	....	40	33·50	30....	19	25	24	22·67
12 ..	26	....	32	29·00					
13....	28	....	38	33·00					
14...	30	....	36	33·00					
15....	30	....	33	31·50					
16....	29	....	34	31·50					
17....	21	17	10	16·00					
18....	3	5	2	3·34					
19....	— 4	8	— 2	0·67					

Moyenne pour le mois .. 18·11

	pds.	pcs.
Chute de neige en octobre	1	6
" novembre..	2	9
	—	—
Total jusqu'au 30 du courant..	4	3

TEMPÉRATURE pour décembre 1898.

Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.	Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.
	°	°	°	°		°	°	°	°
1....	18	22	14	18·00	21 ...	9	19	13	13·67
2....	6	28	8	14·00	22 ...	0	11	3	4·67
3....	25	30	18	24·33	23....	6	13	17	12·00
4....	7	22	6	11·67	24....	22	30	32	28·00
5....	—10	2	6	—0 67	25....	22	30	19	23·67
6....	9	16	16	13·67	26....	22	28	28	26·00
7....	— 2	10	— 6	0 67	27. ..	31	33	28	30·67
8....	— 8	1	—10	—5·67	28 ...	2	10	— 4	2·67
9....	—18	2	—10	—8·67	29....	—18	0	—23	—13·67
10....	—10	6	— 8	—4·00	30....	—28	—18	—24	—23·34
11....	—16	2	—13	—9 00	31....	—37	—22	—30	—29·67
12....	— 8	— 6	— 6	—6·67					
13....	— 8	— 2	— 2	—4·00	Moyenne pour le mois...				8·65
14....	2	5	4	3·67					
15....	12	13	21	15·34				pds.	pcs.
16....	21	31	25	25·67	Chute de neige pendant le mois...			2	5
17....	31	34	32	32·34	" " les mois préc.			4	3
18....	28	32	29	29·67				—	—
19....	30	29	19	26·00	Total jusqu'au 31 du courant..			6	8
20....	17	23	12	17·34					

TEMPÉRATURE pour janvier 1899.

Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.	Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.
	°	°	°	°		°	°	°	°
1....	—34	—24	—32	—30·00	21....	30	31	14	25·00
2 ..	—35	—15	—25	—25 00	22....	16	25	26	22·34
3....	—37	—22	—28	—29·00	23....	26	31	24	27·00
4....	—26	—16	—26	—22·67	24. ..	28	34	32	31·34
5...	—38	—24	—26	—29·34	25....	20	19	18	19·00
6 ...	—20	—16	—14	—16·67	26....	6	17	20	14·34
7....	—16	—10	— 6	—10·67	27....	24	28	20	24·00
8....	— 2	3	4	1·67	28 ...	2	18	12	10·67
9....	8	8	6	7·34	29....	10	18	12	13·34
10....	4	2	2	2·67	30...	6	12	10	9·34
11....	2	24	16	14·00	31....	—10	— 8	—12	10·00
12....	14	26	26	22·00					
13....	24	26	26	25·34	Moyenne pour le mois...				7·02
14....	20	18	12	16·67					
15....	0	4	0	1·34				pds.	pcs.
16 ...	2	12	18	10·67	Chute de neige pendant le mois...			3	6
17....	18	21	20	19·67	" " les mois préc.			6	8
18....	20	30	24	24·67				—	—
19....	26	34	16	25·34	Total jusqu'au 31 du courant..			10	2
20....	16	26	28	23·34					

Température pour février 1899.

Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.	Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.
	°	°	°	°		°	°	°	°
1 .	—24	—10	—18	—17·34	20....	16	18	14	16·00
2....	—30	—20	—40	—30·00	21...	—22	— 8	—28	—19·34
3....	—30	—20	—20	—23·34	22....	—16	— 7	— 4	— 9·00
4....	—18	—14	—22	—18·00	23.. .	6	8	6	6·67
5....	—17	0	— 4	— 7·00	24....	2	6	2	3·34
6....	— 2	2	4	1·34	25 ..	—11	— 6	—14	—10·34
7....	4	10	— 4	3·34	26....	—11	— 6	— 2	— 6·34
8 ...	4	16	—10	10·00	27....	—10	7	2	— 0·34
9....	2	5	— 4	1·00	28...	— 2	8	4	— 3·34
10....	— 2	0	— 4	— 2·00					
11....	— 2	5	6	3·00	Moyenne pour le mois ..				4·88
12....	10	21	22	17·67					
13....	20	36	28	28·00					
14....	30	36	32	32·67				pds.	pcs.
15....	22	34	28	28·00	Chute de neige pendant le mois...			2	3
16...	18	38	22	26·00	" " les mois préc.			10	2
17 ...	24	38	30	30·67				—	—
18....	37	42	34	37·67	Total jusqu'au 28 du courant..			12	5
19....	32	35	26	31·00					

Température pour mars 1899.

Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.	Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.
	°	°	°	°		°	°	°	°
1....	— 2	0	— 4	— 2·00	21....	14	16	12	4·67
2....	—14	4	0	— 3·34	22....	— 8	14	8	4·67
3....	— 8	12	5	3·00	23....	— 6	18	12	8·00
4....	—14	10	8	1·34	24....	—12	20	14	7·34
5....	8	14	18	13·34	25....	— 2	20	20	12·67
6...	18	44	32	31·34	26 ...	— 5	28	26	18·34
7 ...	22	28	18	22·67	27....	24	48	30	34·00
8....	10	16	10	12·00	28....	18	40	24	27·34
9....	— 4	10	15	7·00	29....	— 3	30	12	13·00
10...	10	25	25	20·00	30....	—13	22	20	9·67
11....	17	36	25	26·00	31....	1	32	18	17·00
12....	16	32	26	24·67					
13....	10	27	16	17·67	Moyenne pour le mois..				13·89
14....	—14	26	12	8·00					
15....	—12	25	24	12·34				pds.	pcs.
16....	— 6	33	28	18·34	Chute de neige pendant le mois...			1	5
17....	— 0	40	30	23·34	" " les mois préc.			12	5
18....	26	28	20	24·67				—	—
19....	—10	18	12	6·67	Total................			13	10
20.. .	— 2	21	8	9·00					

Température pour avril 1899.

Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.	Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.
	°	°	°	°		°	°	°	°
1....	2	36	18	17·34	21 ...	26	48	40	38·00
2....	4	35	22	20·34	22....	26	52	38	38·67
3. ..	8	38	36	27·34	23....	24	54	42	40·00
4....	20	44	32	32·00	24....	28	62	44	44·67
5....	16	45	36	32·34	25....	32	52	42	42 00
6....	32	46	36	38·00	26....	32	42	36	36 67
7....	30	45	38	37·67	27....	30	38	35	34 34
8....	25	37	35	32·34	28....	24	42	36	34 00
9 ...	32	40	36	36·00	29....	22	37	26	28·34
10....	28	36	28	30·67	30....	16	32	25	24·34
11....	14	38	36	29·34					
12...	29	38	32	33·00	Moyenne pour le mois ..				33·74
13....	18	40	32	30·00					
14....	22	43	34	33·00				pds.	pcs.
15....	32	39	35	35·34	Chute de neige pendant le mois...			0	2
16....	32	46	39	39·00	" " les mois préc.			13	10
17....	23	42	34	33·00				—	—
18....	32	40	36	36·00	Total pour l'hiver......			14	00
19....	30	46	42	39·34					
20....	36	42	40	39·34	La neige se tassant à 4 pds 6 pcs.				

Température pour mai 1899.

Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.	Date.	Matin.	Midi.	Soir.	Moyenne.
	°	°	°	°		°	°		°
1....	16	32	26	24·67	18....	36	71	54	53·67
2....	14	36	33	27·67	19...	45	55	49	49·67
3 ...	29	46	36	37·00	20....	44	51	50	48·34
4....	34	51	42	42·34	21....	35	78	57	56·67
5....	34	50	36	40·00	22....	38	75	52	55·00
6...	24	56	42	40·67	23....	42	65	54	53 67
7....	34	52	45	43·67	24....	37	74	54	55·00
8....	38	58	46	47·34	25....	46	74	50	56·67
9....	32	42	34	36·00	26....	40	69	58	55·67
10....	22	45	36	34·34	27....	48	65	50	54·34
11....	30	42	36	36·00	28....	48	58	53	53·00
12....	26	46	33	35·00	29....	30	64	54	49·34
13....	16	56	42	38·00	30....	55	69	59	61·00
14....	15	56	48	39·67	31....	53	62	52	55·67
15....	29	56	49	44·67					
16....	36	58	54	49·34	Moyenne pour le mois.......				46·02
17....	30	70	58	52·67					

GIBIER ET POISSON.

Que nous étions dans un pays de gibier et de poisson cela va sans dire, puisque la Compagnie de la Baie-d'Hudson a eu des forts ou des comptoirs de commerce ici depuis des siècles, et les commerçants libres ont également fait des affaires dans ce pays depuis très longtemps. Nous n'avions aucun temps à consacrer à la chasse, mais nous avons vu plusieurs ours, des orignaux et des caribous au cours de notre voyage dans les forêts sauvages du Nord-Ouest, en différents temps. En octobre, un jeune caribou essaya de traverser la rivière Omenica juste en avant de notre bateau comme nous descendions un mauvais rapide. Quelques-uns des hommes tinrent le bateau à terre et Smith eut bientôt tué ce caribou. La viande goûtait comme du veau, et fut hautement appréciée après avoir vécu de lard salé depuis des mois.

En février, nous avons encore eu de la chance en tuant cinq beaux caribous que nous avons découvert sur le sommet d'une haute montagne. L. E. Smith demanda la permission d'essayer sa chance, ce que je lui permis, et il nous rejoignit le lendemain apportant les cœurs et les foies de deux caribous, et la nouvelle qu'il avait tué toute la bande, au nombre de cinq. J'envoyai les hommes en arrière le lendemain pour descendre la viande de dessus la montagne et cacher toutes les carcasses, moins une qu'ils rapporteraient au camp. Ils eurent beaucoup de difficultés et n'en rapportèrent que quatre, mais cela faisait beaucoup de viande parce qu'ils pesaient en moyenne 200 livres chacun, et la viande était tendre et nutritive.

En mars nous eûmes la chance de tomber sur deux orignaux au cours de nos travaux, et Smith eût encore des foies pour nous. Ils nous donnèrent environ 350 livres de viande chacun ; en tout nous devions avoir pour au moins deux mois de viande. Nous n'avons pas été aussi heureux avec le poisson, et bien que les cours d'eau parussent remplis de belle truite de montagne nous n'en n'avons jamais pris beaucoup, nous ne paraissions pas avec de bons appâts pour elle ; du moins c'est ce que les sauvages nous ont dit. Les petits animaux à fourrures abondaient, tels que la marte, le vison, le castor et le carcajou. Il y avait beaucoup de chasseurs indigènes dans les environs de notre campement tout l'hiver, et ils venaient de temps à autre avec de la viande fraîche et des mocassins à vendre, prenant en échange de la farine, du thé et du tabac. Ils appartiennent à la tribu des Sicannies et sont vifs et intelligents.

Les sauvages Cris habitent entre Edmonton et la traverse de la rivière de La Paix, et à quelques milles en haut de la rivière en amont de la traverse. Puis nous rencontrons les Castors jusqu'à la rivière Finlay, où se trouvent les Sicannies. Nous n'avons jamais eu la moindre difficulté avec aucun des sauvages pendant toute l'expédition, les trouvant toujours bienveillants et obligeants.

En parlant du pays de l'Omenica, je voudrais citer un passage d un rapport géologique du Dr Dawson en 1880.

" Les localités aurifères connues ici se trouvent à environ 50 milles au nord d'une ligne passant vers l'ouest à partir de la Passe de la rivière aux Pins, par les forts McLeod et Saint-James. Il y a trois routes par lesquelles on peut accéder à l'Omenica. La première depuis la côte par la rivière Skeena, le Portage Babine et la Passe Firepan. On parcourut cette route en canot et à pied. La seconde, par un sentier partant du fort Saint-James, praticable par des animaux de bât ; et la troisième, par canot ou bateau en venant de l'est par les rivières La Paix et Finlay. Sans entrer dans les détails, un coup d'œil sur la carte démontrera combien ce pays est isolé, et cela explique la rareté et le haut prix des provisions, ce qui a nui à l'examen approfondi du pays."

Un de mes hommes, M. Frank Urnberg, est un vieux prospecteur, et de temps à autre nous lavâmes une platée sur les battures du haut des rivières La Paix, Finlay l'Omenica, et nous avons toujours trouvé des couleurs. L'or, cependant, est très fin, ce qu'on appelle farine d'or, et est très difficile à retenir par les moyens primitifs auxquels il faut avoir recours à présent dans cette région isolée, et cela, joint au prix élevé des provisions, empêche les prospecteurs d'accorder assez de temps pour examiner parfaitement les différentes battures sur ces cours d'eau. Je connais un homme qui a travaillé sur une batture à la tête de Black Cañon sur l'Omenica, qui a obtenu en moyenne $5.00 par jour pendant environ 6 semaines avant que la gelée l'eût arrêté

l'automne dernier. Si jamais le pays est ouvert de manière à ce qu'on puisse y rendre des machines et des provisions à bon compte, toutes ces battures et terres riveraines seront exploitées avec profit.

ESTIMATION APPROXIMATIVE DU COUT.

Je donnerai maintenant une estimation approximative, basée sur les prix de travaux semblables dans l'est du Canada, de la construction (chaussée et voie permanente) depuis le confluent des rivières aux Panais et Finlay, vers l'ouest 190 milles.

60 milles d'ouvrage léger à $12,000 par mille	$ 720,000	00
101½ " moyen à 15,000 " "	1,522,500	00
28½ " difficile à 20,000 " "	570,000	00
Ponts en acier sur culées et piles en maçonnerie	151,700	00
Coût total	$2,964,200	00

Moyenne par mille, $15,000, y compris les ponts en acier.

Il faut se rappeler que cette estimation est pour des ouvrages semblables dans l'est du Canada.

En terminant, je désire dire que j'ai été favorablement frappé de l'apparence du pays au nord et au nord-est d'Edmonton, ses possibilités futures sont virtuellement illimitées.

Cette partie du grand ouest est moins élevée que le pays plus au sud, et il y a plus de bois et de forêts, donc la chute de pluie est plus abondante et par conséquent sa fertilité plus grande.

Ce pays est vraiment un bel héritage qui n'a besoin que de développement, et nous devrions faire tous nos efforts pour y arriver, parce que l'éternelle vigilance est le prix du succès.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. F. K. DIBBLEE,
Ingénieur dirigeant.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

RAPPORT PRÉLIMINAIRE D'UNE EXPLORATION DE LA PARTIE SUPÉRIEURE DE LA RIVIÈRE STIKINE.

(Par V. H. DUPONT, I. C.)

OTTAWA, 3 décembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport préliminaire suivant et un plan d'une exploration que j'ai faite dans la partie supérieure de la rivière Stikine, pour m'assurer de la possibilité d'y construire un chemin de fer.

Vos instructions, datées du 1er mai, me disaient de quitter Ottawa et d'aller explorer la vallée de la rivière Stikine depuis l'endroit où M. J. S. O'Dwyre, I. C., avait terminé ses travaux l'année précédente, savoir, 107 milles au sud-est du lac Dease, jusqu'aux sources de la rivière, et à partir de cet endroit de m'efforcer de trouver une passe jusqu'à la rivière Skeena.

Conformément à vos instructions, je fis tout de suite mes préparatifs de départ, mais par suite de certains retards je ne pus quitter Ottawa que le 11 mai.

J'arrivai à Vancouver le 17, et sans délai je me mis à organiser un parti et à acheter les approvisionnements nécessaires.

J'ai eu beaucoup de difficultés à me procurer les chevaux, les hommes, etc., convenables, et à faire des arrangements pour leur transport, surtout entre Fort-Wrangel et Telelegraph-Creek. Toutefois, tous les arrangements furent terminés le 27 mai, et à 4 p.m. ce jour-là je partis de Vancouver pour Fort-Wrangel, où j'arrivai le 30 mai à 11 a.m.

Le 3 juin je quittai Fort-Wrangel pour Telegraph-Creek, mais à cause de l'eau basse, le bateau ne put se rendre plus loin que Glenora, où nous arrivâmes le 6. Ici nous avons pris un temps considérable pour dompter les mules et préparer les bâts pour le transport.

En partant de Glenora dans la matinée du 14, les mules se sont emballées à travers de rugueuses montagnes boisées, et je perdis quatre mules. Des recherches furent faites sans succès, et nous continuâmes notre route jusqu'à Telegraph-Creek, à 12 milles de Glenora. Nous trouvâmes trois mules le lendemain.

Par suite de ces circonstances imprévues, il fut impossible de partir de Telegraph-Creek avant le 20 juin.

Le 1er juillet notre camp fut installé à la traverse de la rivière Tanzilla, à 2½ milles au sud du lac Dease et à 72 de Telegraph-Creek.

Ici nous avons eu les plus grandes difficultés à traverser la rivière. Comme la saison était en arrière d'au moins un mois, l'eau était à son niveau le plus élevé et la rivière était un torrent impétueux. Nous avons d'abord tenté de la passer à gué, mais en essayant de le faire un homme et plusieurs chevaux ont été emportés par le courant et se sont presque noyés. Nous avons ensuite essayé de jeter un pont sur la rivière, ce qui paraissait presque impossible, mais après avoir construit trois ponts nous avons réussi à traverser une partie des effets, quelques minutes avant que le troisième pont fut emporté.

Laissant le reste des effets sur le côté ouest de la rivière, nous reprîmes notre voyage le 6, voyageant sous la pluie et dans la boue jusqu'au 11. Nous fûmes alors arrêtés par une très à pic montagne de plus de 1,000 pieds de hauteur, et comme la gelée sortait justement de la terre il fut impossible de la monter, de sorte que nous plantâmes notre camp, et j'ordonnai au convoi de chevaux de bât de retourner à la rivière Tanzilla et de rapporter le reste des effets.

La montagne dont je viens de parler est au pied de la ligne de partage des eaux entre les creeks Gnat et Ptarmigan.

Comme la montagne était presque toute couverte de neige et comme en examinant le sentier franchissant le faîte j'ai trouvé qu'il était impossible pour le convoi de bât de le traverser, je traçai tout de suite un nouveau sentier, et lorsque les chevaux de bât

revinrent, c'est-à-dire le 20 juillet, le sentier était terminé, et nous pûmes traverser le faîte de partage avec une légère charge, et je poussai jusqu'à l'endroit où devait commencer l'exploration.

Après avoir construit plusieurs ponts et radeaux pour nous permettre de franchir quelques grands cours d'eau et voyagé dans la boue et la pluie, nous arrivâmes le 4 août au commencement de l'exploration.

Dans la matinée du 5 août nous commençâmes l'exploration.

A l'endroit où nous avons commencé l'ouvrage, nous n'avons pu trouver aucune trace de sentier, et quatre hommes furent mis à l'ouvrage pour en couper un afin que les chevaux de bât pussent passer.

Le 28 août, ayant raccordé mon exploration avec celle faite par M. O'Dwyre sur la rivière Skeena, et prenant l'ancien sentier de Telegraph à Ashcroft, à l'endroit où il traverse la rivière Skeena nous arrivâmes le 19 septembre à Kis-pi-ox, un village sauvage situé sur la Skeena à 3 milles au nord d'Hazelton.

A cet endroit je décidai d'envoyer M. Kerr, mon aide, accompagné de trois hommes, à Ashcroft par le sentier, où ils arrivèrent le 22 octobre, ayant parcouru 600 milles en un mois environ. Le reste du parti et moi-même partîmes pour la côte dans un canot sauvage et arrivâmes à Port-Essington le 26 septembre, à 10 p.m., et prenant le steamer quelques jours après, nous arrivâmes à Vancouver le 30 octobre et le 13 janvier à Ottawa.

DESCRIPTION DU PAYS.

Ayant fait une courte narration du voyage, je décrirai maintenant cette partie du pays qui formait le but de mon expédition.

Commençant à 111 milles au sud du lac Dease et suivant la rivière en remontant le courant, sur les premiers 28 milles, la vallée a de 6 à 8 milles de large, et entre la base des montagnes et la rivière, elle est généralement bordée par des plateaux et banquettes de différentes hauteur et largeur. Sur le côté gauche de la rivière en remontant, il y a environ un demi-mille de versant de montagnes où il faudra faire des excavations de roc pour la construction d'une ligne de chemin de fer, mais nulle part elles ne seront profondes, et elles ne nécessiteront aucune forte dépense d'argent.

Il y a deux éboulis de terre, l'un d'environ 100 pieds de long, occasionné par une source, et l'autre de 500 pieds de longueur et qui était à sec à l'époque où je l'ai vu, mais ce doit être très mauvais au printemps lorsque la gelée sort de la terre. Ces éboulis se composent d'argile sablonneuse et de gravier qui deviennent très mous lorsqu'ils sont mouillés, et durs comme du béton lorsqu'ils sont secs. En égouttant soigneusement la source et en détournant le cours de l'eau, on pourrait sans doute empêcher ces éboulements.

J'ai aussi remarqué une brèche de 200 pieds causée par l'action de la rivière et composée de couches de grès désintégrées. Cette brèche offrira très peu de difficulté.

On voit aussi de petites étendues de maukegs en route, mais ils reposent tous sur un lit rocheux à quelques pieds au-dessous de la surface. Depuis le commencement de cette section de 28 milles et parlant toujours du côté gauche de la rivière (en remontant), il y a 19 cours d'eau à traverser, dont 16 ont moins de 6 pieds de large.

Les cours d'eau importants sont :

La rivière Ducker, qui est un cours d'eau très uniforme, d'une largeur de 250 pieds à l'eau haute ; elle a une pente de 20 pieds par mille sur une distance d'au moins 6 milles, et coule à travers une très large vallée qui paraît s'étendre dans une direction N. 69° E. Cette rivière exigera un pont de 250 pieds de long 20 pieds au-dessus de l'eau. Il est possible de bâtir un pont sur cette rivière n'importe où, parce que le lit est dûr.

La rivière Sanabar est un cours d'eau très croche, coulant à travers des cañons de grès et de conglomérat d'une couleur verdâtre. A une distance de cinq milles de son embouchure elle se divise en deux cours d'eau égaux, l'un coulant dans une direction sud, tandis que l'autre suit son cours vers l'est. Cette rivière a une chute de 106 pieds dans le 1er mille. On pourrait construire un pont de 100 pieds de travée, à 12 ou 15 pieds au-dessus de l'eau. Le troisième cours d'eau exigera une travée de 40 pieds. Ce

cours d'eau, après avoir traversé un plateau accidenté, se divise en trois branches, dont la principale coule dans une direction S. 25° O.

Du commencement à la fin de ces premiers 28 milles que je viens de décrire, le côté droit de la rivière semble présenter le moins d'obstacle à la construction d'un chemin de fer. De larges plateaux de hauteur uniforme bordent la rivière, et la terre paraît sèche, et il ne faudra traverser aucun cours d'eau important.

La rivière Stikine a une pente moyenne de 4 pieds au mille sur les 16 premiers milles, et ensuite l'eau est presque tranquille sur une longue distance. Le cours de la rivière est vraiment très croche, décrivant un demi-cercle de 12 milles de diamètre et de 28 milles de long.

Du 28e mille au 56e mille la vallée devient plus étroite, n'ayant à certains endroits guère plus d'un mille de long. La rivière présente l'apparence d'un lac étroit avec contours irréguliers d'une très singulière apparence. Telle que vue du haut d'une montagne, la vallée ressemble à un très beau parc. A un endroit la rivière décrit un S très régulier de plus de 4 milles de long. L'espace entre les branches de l'S est couvert d'herbe d'une très belle couleur jaune-verte, et est coupé de nombreux lacs et chenaux. L'eau est entourée d'une étroite lisière d'épinettes, qui donnent au paysage un aspect très agréable.

La rivière sur les seconds 28 milles coule à travers un maskeg d'au moins un mille de long, mais on pourrait facilement construire une ligne, à peu de frais, en suivant le pied des montagnes environnantes de l'un ou l'autre côté de la rivière.

Sur le côté gauche de la rivière il y a 13 cours d'eau, mais deux seulement sont importants. L'un exigera une travée de 75 pieds, tandis qu'une travée de 20 pieds suffira pour l'autre.

J'ai remarqué une brèche de 40 pieds de haut et de 300 pieds de long. La base de cette brèche est une formation d'ardoise.

Dans les 12 milles suivants la rivière a une pente de 91 pieds et devient plus étroite et plus rapide par places. La terre des deux côtés est sèche et très propre à la construction d'une ligne de chemin de fer. La vallée, qui n'a pas plus d'un mille de large, devient une prairie ouverte sur les 4 derniers milles.

Il y a six petits cours d'eau sur le côté gauche de la rivière, et seulement trois tres sur le côté opposé.

Au 68e mille la rivière se divise en trois cours d'eau, une branche appelée le creek Tennasee coulant dans une direction ouest, d'abord à travers un court cañon, de 1,500 pieds de long, dans lequel on voit une veine de houille, et ensuite à travers une vallée ouverte, d'un mille de long, jusqu'à ce qu'il arrive à un mille d'une branche de la rivière Clappan, où il tourne dans une direction sud et s'écarte dans les montagnes.

La seconde branche continue vers le sud, à travers plusieurs courts cañons, sur une distance de 5½ milles, et ensuite se divise en deux cours d'eau, l'un coulant dans une direction ouest et se perd bientôt dans les montagnes, l'autre coulant vers l'est à travers quelques banquettes accidentées sur un mille ou à peu près, et ensuite à travers une très-belle vallée ouverte d'un mille de large. J'ai appelé cette branche la « Branche du Glacier ». Elle continue à travers la vallée sur 3 milles, où elle touche un petit lac qui est la source d'une branche de la rivière Skeena. A partir de ce lac le creek fait un coude soudain vers le sud, et coule dans cette direction pendant environ deux milles, et se termine ensuite dans un glacier que j'ai appelé le « Glacier Bell », à cause d'un pic noir qui, a une certaine distance, ressemble à une immense cloche et qui est le centre de ce glacier.

Cette vallée, à travers laquelle coule une branche de la Skeena, continue d'être ouverte et devient plus sèche sur une distance de 6 milles. M. O'Dwyer, dans son rapport, décrira le continuation de cette vallée.

Je reviendrai maintenant au 68e mille et donnerai une description de la troisième branche, appelée la « Branche de l'Est ». La vallée à travers laquelle coule cette branche présente une apparence plus favorable pour la route d'un chemin de fer que la vallée décrite plus haut. Le cours d'eau se dirige vers l'est, coulant à travers un cañon d'environ un mille de long. Les murailles de ce cañon ont 25 pieds de haut, et à leur sommet se termine l'inclinaison d'un plateau de 150 pieds de haut. A partir de là la vallée est très ouverte. A une distance de 14 milles la rivière se divise en deux cours d'eau, dont le

plus important coule dans une direction nord-est, et continue ensuite vers l'est sur une distance de 4 milles, où il rencontre une branche de la rivière Skeena qui se joint à une autre branche de la Skeena se jetant dans la branche du Glacier de la Stikine.

On peut voir d'une élévation le point de jonction des deux branches de la rivière Skeena, et autant que je peux en juger, cette vallée n'offre aucun obstacle sérieux à la construction d'une ligne de chemin de fer.

L'élévation approximative au faîte de partage de la branche du Glacier est de 4,335 pieds au-dessus du niveau de la mer, tandis qu'elle est de 4,150 pieds au faîte de partage de la "Branche de l'Est", donnant 185 pieds de moins en faveur de la dernière passe.

La pente moyenne par cette route est de 22 pieds au mille, tandis qu'elle est de 54·5 pieds au mille par la vallée de la "Branche du Glacier", qui, de plus, est de 5½ milles plus longue que l'autre.

Toutes les montagnes dans cette partie du pays sont plus ou moins couvertes de neige, et ressemblent en général aux montagnes Rocheuses.

J'ai pris un soin particulier d'étudier la géologie du pays, mais sans grands résultats. On trouve des couleurs d'or dans la rivière Stikine jusqu'au 38e mille, mais ensuite elles disparaissent entièrement.

Au 48e mille nous avons franchi une montagne rouge, qui fait sans doute partie d'une zone minérale courant virtuellement est et ouest. On pourrait trouver du bon quartz dans cette chaîne.

La formation est principalement du conglomérat et du grès jusqu'au 56e mille, où la pierre calcaire, l'ardoise et le schiste commencent à paraître. Au creek Tennasse il y a une veine d'environ 10 pieds de houille impure ; cette veine semble se montrer sur la "Branche du Glacier". J'ai remarqué plusieurs indices de houille dans les coulées environnantes et même sur le sommet des montagnes, mais toute la houille semble impure et en petites quantités.

Nous avons fait l'ascension de plusieurs pics. Le plus élevé paraît être au 48e mille, son élévation étant de 7,665 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le climat est frais, il gèle chaque nuit à moins que le ciel ne soit nuageux ou que le vent souffle. La saison a été très humide, il a plu presque tous les jours. Depuis notre départ de Telegraph-Creek jusqu'à notre arrivée à Vancouver, je peux dire sans hésitation qu'il a plu cinq jours par semaine, mais je suis sous l'impression que cette saison était une exception, le climat étant généralement sec, au dire de quelques sauvages que j'ai rencontrés aux sources de la rivière Stikine.

Le bon bois de construction n'abondait pas ; nous avons vu un peu d'épinette blanche de 2 pieds de diamètre à plusieurs endroits, mais non pas en grandes quantités. Plusieurs plateaux étaient couverts de pin gris de petite venue. Il y a aussi des trembles à quelques endroits, et partout il y a des broussailles épaisses qui rendent le voyage désagréable.

Un album contenant les photographies prises en route accompagnera le rapport final et donnera une meilleure idée de la nature du pays.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

V. H. DUPONT, I. C.

M. Collingwood Schreiber, C. M. G.
Sous-ministre et ingénieur en chef
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

LES INSTRUCTIONS DE L'INGÉNIEUR EN CHEF (ÉCRITES ET VERBALES) QUI M'ONT ÉTÉ DONNÉES LE 21 AVRIL 1899, ESQUISSAIENT LES OPÉRATIONS SUIVANTES EN CAMPAGNE.

(1.) Une exploration de la rivière Skeena vers le nord à partir d'Hazelton jusqu'à l'embouchure de la branche Est de la Skeena, de là en suivant cette branche jusque dans le voisinage de Fort-Connolly.

A cet endroit on devait faire un raccordement avec l'ouvrage de M. F. Dibblee, qui, durant l'hiver de 1898-9, devait faire, on l'espérait, des explorations vers l'ouest depuis l'embouchure de la rivière Omenica en allant vers Fort-Connolly.

Une entrevue personnelle avec M. Dibblee devait avoir lieu, si possible, et sa coopération obtenue pour l'exploration de la branche Est de la Skeena.

(II.) Une contiuation des explorations de la rivière Skeena vers le nord jusqu'à sa source dans le but de découvrir une passe propre à la construction d'un chemin de fer entre sa source et celle de la rivière Stikine.

Mes chevaux de bât et mon parti quittèrent Ashcroft pour Hazelton, *via* Quesnelle, le 20 mai ; nous arrivâmes à Hazelton le 20 juin. Ici nous fûmes retardés jusqu'au 5 juillet pour faire ferrer de nouveau les animaux de bât, préparer les provisions, effets, etc., pour le voyage de la saison.

Avant de quitter Ashcroft, je reçus de l'ingénieur en chef copie du rapport que M. Dibblee lui avait fait en date du 1er avril 1899, et dans lequel M. Dibblee dit : " Viens justement de finir les explorations et rentré au quartier général le 30 du mois dernier. Ai trouvé une route favorable *via* Omenica, Osilinca, sources de la rivière Skeena, etc."

Le quartier général de M. Dibblee, mentionné plus haut, étant à l'embouchure de la rivière Omenica, l'entrevue projetée avec lui était maintenant hors de question, ainsi que l'aide qu'il devait me donner pour explorer la branche Est de la Skeena.

En conséquence, je décidai de me rendre directement à la tête de la branche principale de la Skeena, et d'explorer ses environs pour trouver une passe vers les eaux de la Stikine, laissant la partie de l'ouvrage à faire sur la branche Est vers Fort-Connolly pour la dernière partie de la campagne ; j'ai été particulièrement influencé dans l'adoption de ce programme par le fait que M. Dupont, qui avait été envoyé pour continuer mes explorations de 1898 sur la rivière Stikine, en allant au sud vers sa source, serait, sans doute, en arrivant au faîte de partage entre les eaux de la Skeena et de la Stikine, aux aguets pour trouver mon parti ou des preuves de notre travail. J'ai compris aussi qu'il pourrait être difficile de raccorder nos explorations dans un pays sauvage et complètement inhabité, à moins de prendre des précautions pour arriver dans ce voisinage aussi à bonne heure que possible, et pour s'assurer topographiquement des conditions particulières des sources de ces rivières. Comme je n'ai pu obtenir aucun renseignement digne de foi au sujet de cette localité, je ne pouvais me faire aucune idée du temps probable qu'il faudrait pour explorer et reconnaître la passe désirée ; nouvelle raison pour me rendre directement aux sources de la Skeena. En conséquence, je partis d'Hazelton le 5 juillet, faisant une exploration à la marche de notre route et prenant des lectures barométriques pour l'élévation, et aussi des observations de latitude pour corriger le relevé transversal à mesure que nous avancions. J'ai pris la route la plus directe vers la source de la Skeena. Le 8 d'août, j'avais découvert une excellente passe pour une ligne de chemin de fer entre les sources des rivières Skeena et Stikine—le faîte de partage se trouvant à environ 164 milles d'Hazelton par le sentier—et j'avais exploré environ 20 milles en descendant la branche de la Skitine qui prend sa source ici. J'étais alors bien convaincu que nous étions sur la même branche de la rivière Stikine que j'avais exploré la saison dernière, et que M. Dupont suivait cette année jusqu'à sa source. J'ai été heureux d'apprendre plus tard que M. Dupont était arrivé directement sur mon

ouvrage et s'était raccordé aux poteaux de référence que j'avais laissés dans ce but, sur les bords de la Stikine, à l'extrémité de mes explorations dans cette direction.

En prenant la route directe ci-dessus mentionnée vers le haut de la Skeena, mon sentier quittait la rivière principale vers le 91e mille, et montant jusqu'à la source d'une grande branche tributaire, passait à travers une basse et large vallée jusqu'à la source de la rivière Nass. Il descendait cette branche de la Nass pendant quelques milles, puis montait par une autre jusqu'à un haut faîte de partage inconnu entre la Nass et la Stikine. D'ici la route descendait jusqu'à la Skeena principale, y arrivant au 143e mille. Si ce n'était pour le sommet ci-dessus mentionné, la route de ce sentier même formerait une bonne ligne pour un chemin de fer, la direction générale étant presque franc nord à partir d'Hazelton.

Si la saison n'eût pas été aussi avancée, en revenant de la source de la rivière au 143e mille, j'aurais exploré la Skeena principale en allant vers le sud depuis ce point jusqu'au 91e mille, où je l'avais laissée en montant vers le nord. Pour faire cela, cependant, dans les circonstances, il aurait fallu renoncer, pour le présent, à toute possibilité d'explorer la branche Est jusqu'à Fort-Connolly, un des objets de mon exploration.

Mes explorations jusqu'ici avaient établi le fait qu'une ligne de chemin de fer d'Hazelton à la passe, maintenant tracée entre les rivières Skeena et Stikine, doit suivre la Skeena principale, la ligne plus directe suivie par la route muletière n'étant pas faisable. Donc l'exploration de la rivière à partir du 143e mille en allant vers le sud, bien que nécessaire pour obtenir une idée du coût approximatif de la construction sur cette section, n'était pas absolument essentielle aux travaux en marche. Cette partie de la rivière doit, en tous cas, être acceptée comme une partie de la route du chemin de fer vers le nord en partant d'Hazelton, tel que mentionné ci-dessus. Cependant, avant de quitter le 143e mille, je montai sur une haute montagne dans le voisinage, et j'ai obtenu du sommet une bonne vue vers le bas de la Skeena jusqu'à environ 20 milles au sud. La vallée de la rivière est bien directe, et boisée généralement jusqu'à l'eau ; elle ne paraissait offrir aucun obstacle sérieux à la construction d'un chemin de fer, et de plus, mon guide sauvage, qui avait déjà parcouru cette partie de la Skeena plusieurs fois, m'a dit que les conditions étaient les mêmes jusqu'à l'embouchure de la branche Est.

Je revins alors au 91e mille, sur la Skeena principale, et le 22 août je commençai les explorations dans l'est vers Fort Connolly, en suivant la rivière principale jusqu'au 116e mille. Ici la branche Est, ou rivière Sestoot, apportant vers l'ouest les eaux des lacs Sestoot et de l'Ours, rejoint la Skeena, qui virant de 90 degrés de son cours antérieur est et ouest, tourne abruptement maintenant vers le nord. De ce point, jetant les regards vers le haut de la Skeena, j'observai pendant plusieurs milles des conditions à peu près semblables à celles notées au 143e mille, et je suis donc parfaitement convaincu que la section de la rivière comprise entre le 116e mille et le 143e ne présentera aucune difficulté sérieuse à la construction d'un chemin de fer. Continuant vers l'est le long de la branche Est, j'arrivai à Fort-Connolly, à l'extrémité inférieure ou nord du lac de l'Ours le 6 septembre. J'appris des sauvages résidant ici que le lac Sestoot était éloigné d'environ 60 ou 70 milles par la route, et que cette route coupe à travers le pays en évitant complètement la rivière, et passant par-dessus de hautes montagnes sur lesquelles on pouvait déjà voir de la neige récemment tombée.

Suivre cette route jusqu'au lac Sestoot ne m'aurait donné aucun renseignement sur le pays immédiatement contigu à la branche Est, ces renseignements n'auraient pu être obtenus qu'en coupant une nouvelle route le long de la rivière, tâche beaucoup trop considérable à entreprendre pendant la courte partie de saison dont je pouvais disposer.

Dans le rapport de M. Dibblee déjà noté, il dit qu'il a atteint " les sources de la Skeena ". Cela veut sans doute dire les eaux du lac Sestoot ou y conduisant ; car, sur sa ligne d'explorations, il ne pouvait guère rencontrer d'autres eaux que celles de la Skeena. Par conséquent, bien qu'un examen de cette partie restante de la branche Est, savoir, depuis le débouché du lac de l'Ours jusqu'au lac Sestoot, soit nécessaire pour évaluer convenablement le coût approximatif de la construction sur cette section, il n'est pas absolument essentiel pour les résultats immédiats de l'expédition. Cette partie de la branche Est offre la seule route jusqu'à la Skeena principale depuis le lac Sestoot, et doit être acceptée en rapport avec la ligne de M. Dibblee.

Pendant que je campais à Fort-Connolly, j'ai examiné les rives du lac de l'Ours jusqu'à son extrémité supérieure ou sud, ainsi que le faîte de partage des eaux à cet endroit entre le lac et les sources de la rivière Driftwood. Ces eaux forment partie *d'une route possible depuis la rivière de la Paix jusqu'à la Skeena principale* en passant par la rivière Omenica, la rivière de la Chute *(Fall river)* (branche ouest de l'Omenica), la Passe Hogem, le lac Tacla, la rivière Driftwood, le lac à l'Ours et la branche Est.

Au retour, je partis de Fort-Connolly le 9 septembre et j'arrivai à Hazelton le 24. Ici je fus retenu quelques jours pour vendre mes chevaux de bât et mon équipement. D'Hazelton je me rendis à Port Essington en canot ; le voyage prenant trois jours, pendant lesquels je fis un examen rapide des bords de la Skeena, à un certain nombre d'endroits, à mesure que nous descendions la rivière.

Pendant que j'attendais à Port-Essington un steamer pour Vancouver, je me rendis à Port-Simpson et j'examinai le havre ainsi que la partie ouest de Work Channel, le long duquel il faudra nécessairement tracer une ligne de chemin de fer depuis la rivière Skeena jusqu'à Port-Simpson.

Revenant à Port-Essington, je repris mon parti et j'arrivai finalement à Vancouver le 12 octobre.

Depuis l'époque de mon départ d'Hazelton jusqu'à mon retour à cet endroit, j'ai fait 360 milles d'explorations réelles, et parcouru 530 milles par terre ; ce dernier chiffre, ajouté à la distance d'Hazelton à Ashcroft, 550 milles, forme 1,080 milles par terre. Le voyage en canot jusqu'à Port-Essington est d'environ 150 milles, de sorte que nous avons parcouru 1,230 milles par terre et par canot entre Ashcroft, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, et Port-Essington, sur la côte du Pacifique, du 20 mai au 1er octobre.

Avec ce rapport préliminaire j'ai l'honneur de produire une petite esquisse de carte indiquant mes explorations pendant la saison. (Echelle de 10 milles au pouce).

Le tout respectivement soumis,

JOHN S. O'DWYER,
Ingénieur dirigeant.

5 décembre 1899.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef et sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

N° 4.

CANAUX

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE

BUREAU DU SURINTENDANT,

SAULT SAINTE-MARIE, ONT., 20 SEPTEMBRE 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon quatrième rapport annuel sur l'exploitation de ce canal pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

Le canal a été fermé l'année dernière le 9 décembre, après avoir été exploité sans interruption pendant 243 jours, sans aucun retard grave d'aucune sorte pour les navires. La réouverture s'est faite ce printemps le 16 avril, environ quinze jours plus tard que l'an dernier.

Pendant l'exercice qui vient de finir on a éclusé 2,336 fois, donnant passage à 3,321 navires enregistrés ou non, d'un tonnage total de 2,352,166 tonneaux. Le temps moyen par éclusée était de 14·56 minutes, y compris tous les retards occasionnés aux navires dans l'écluse par les bris des cordes de halage, etc. Sur ce tonnage il y avait 458,517 tonneaux canadiens, soit pour cette année, une augmentation de ce chef, de 63,081 tonneaux. Dans le tonnage total passant par l'écluse il y a eu une diminution de 1,766,326 tonneaux. La seule raison que je puisse assigner à cette forte diminution, c'est que plusieurs navires sortant par le chenal inférieur ont touché fond ; cette rumuer se répandit et plusieurs capitaines m'informèrent qu'ils craignaient de venir par ici pour cette raison, et, comme les chenaux sur le canal américain avaient une profondeur de 21 pieds, il n'y avait aucun danger d'y toucher fond. Maintenant que le jour des grands navires et d'un fort tirant d'eau est arrivé, et que ce canal est, pour ainsi dire, construit le long du canal américain, et que les écluses ont été construites en vue d'un chenal de 20 pieds, on devrait mettre cette idée à exécution et creuser nos chenaux de 18 pieds 6 pouces à 21 pieds pour faire face au changement de circonstaces. Aujourd'hui les navires tirant 18 pieds 6 pouces ne sont pas rares, et dans le cas où il surviendrait un accident à l'écluse américaine, un navire de ce tirant d'eau serait obligé, soit d'attendre que les réparations fussent faites, soit de se procurer une allège et enlever une partie de son chargement pour pouvoir passer par notre canal. Bien qu'il soit vrai que nos canaux actuels soient assez profonds pour n'importe quel navire canadien qui s'en sert, nous ne devons pas oublier qu'une grande quantité des produits du Nord-Ouest canadien est transportée par des navires américains, et il n'est nullement douteux que les grands dépôts de minerais de fer et autres sur la rive nord du côté canadien du lac Supérieur sont sur le point de prendre un développement considérable. Toutes les améliorations à faire sur ce canal devraient être subordonnées à cette idée. L'échange quotiden avec les employés du canal américain des rapports des navires a été suivi comme dans les années antérieures, et nous sommes redevables aux employés du canal américain de nombreux actes de courtoisie durant la saison.

La lecture du tableau ci-dessous donnera jusqu'à un certain point une idée de l'immense trafic qui se fait sur le Lac Supérieur, et montre l'immense augmentation de ce trafic depuis l'ouverture de la première écluse en 1855.

Année.	Nombre de navires ayant passé l'écluse.	Tonnage enregistré des navires.	Tonnage total du fret.	Frais de transport par mille — Tonneaux.	Estimation de la valeur du fret transporté.	Proportion du fret transporté sur les vaisseaux canadiens.
				Mills.		
1855..	Aucun registre.....	106,296	Aucun registre systématique avant 1881..	....	Auc. reg. tenu avant 1881..	....
1860..................	" ..	403,657	" ..	....	" ..	....
1865..................	997	409,062	" ..	....	" ..	....
1870..................	1,828	690,826	" ..	....	" ..	....
1875..................	2,033	1,259,534	" ..	....	" ..	....
1880..	3,503	1,734,890	" ..	....	" ..	....
1887..................	9,355	4,897,598	5,494,649	$2\frac{3}{10}$	79,031,757	7
1888..................	7,803	5,130,659	6,411,423	$1\frac{5}{10}$	82,156,019	6
1889,..............	9,579	7,221,935	7,516,022	$1\frac{5}{10}$	83,732,527	4
1890..................	10,557	8,454,435	9,041,213	$1\frac{3}{10}$	102,214,948	$3\frac{1}{2}$
1891..................	10,191	8,400,685	8,888,759	$1\frac{35}{100}$	128,178,208	4
1892..................	12,580	10,647,203	11,214,333	$1\frac{31}{100}$	135,117,267	$3\frac{8}{10}$
1893..................	12,008	8,949,754	10,796,572	$1\frac{1}{10}$	145,436,957	$4\frac{1}{20}$
1894..................	14,491	13,110,366	13,195,860	$\frac{99}{100}$	143,114,502	$3\frac{1}{2}$
1895..................	17,956	16,806,781	15,062,580	$1\frac{14}{100}$	159,575,129	$3\frac{3}{4}$
1896..................	18,615	17,249,418	16,239,061	$\frac{99}{100}$	195,146,842	4
1897..................	17,171	17,619,933	18,982,755	$\frac{83}{100}$	218,235,927	3
1898..................	17,761	18,622,754	21,234,664	$\frac{79}{100}$	233,069,739	$2\frac{2}{10}$

A première vue, le tableau ci-dessus semblerait indiquer que la capacité de transport des navires canadiens diminue chaque année, mais tel n'est pas le cas ; la diminution apparente dans le pour-cent provient de la construction des grands navires américains, dont un bon nombre ont aujourd'hui plus de 470 pieds de long, et quelques-uns de ceux qui se construisent aujourd'hui et qui seront prêts pour le trafic l'an prochain auront 500 pieds de long. La cargaison de 8,000 tonneaux est maintenant une chose du passé, ayant été dépassée par deux navires. Le premier de cette classe de grands navires qui ait passé par ces canaux a été la goelette *Manilla*, de la ligne de steamers du Minnesota, avec une cargaison de 8,205 tonneaux nets de minerai de fer, et un tirant d'eau de 18 pieds 1 pouce, suivi peu après par la goelette *John Smeaton*, de la ligne de steamers Bessemer, avec une cargaison de 8,339 tonneaux nets de minerais et un tirant d'eau de 18 pieds, ces deux cargaisons ont descendu par l'écluse américaine. La plus forte cargaison transportée par l'écluse canadienne est au crédit du steamer *Henry W. Oliver*, 476 pieds de long, avec un tonnage net enregistré de 3,617 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau et transportant 7,464 tonneaux nets de minerais.

On a soigneusement examiné tout le mécanisme de la chambre des machines et sur les murs de l'écluse et tout était en bon état de fonctionnement.

Dans le cours de la dernière saison on a fait du dragage à l'entrée d'aval du canal en enlevant le coude sur le côté sud, agrandissant ainsi la largeur du chenal et donnant aux navires un bien plus grand espace pour tourner lorsqu'ils arrivent ou lorsqu'ils sortent.

Il nous manque encore beaucoup de place d'amarrage pour les navires qui passent par l'écluse durant la nuit, et qui attendent le jour pour descendre la rivière. Notre jetée sud actuelle est trop courte parce qu'il y a juste à peu près assez de place pour amarrer une seule grande remorque, et même dans ce cas, la jetée est très courte parce que l'arrière de la goélette se trouve si proche de l'écluse que la houle provenant des vannes de décharge brise les cables du navire qui s'y trouve. Un prolongement de 800

à 1,000 pieds serait une amélioration sensible pour l'usage du canal.

Durant la clôture de la navigation un nouveau pont tournant sur le canal pour l'usage du chemin de fer du Pacifique Canadien a été construit à l'entreprise par la Dominion Bridge Co., de Montréal, et s'étend sur toute la largeur du canal faisant ainsi disparaître la dangereuse pile qui s'élevait jusqu'ici au centre du prisme du canal, et dont se plaignaient fortement les capitaines qui passaient par le canal. Cette pile a été enlevée par MM. Hickler Bros. en vertu d'un contrat avec le ministère.

Ce serait une amélioration manifeste dans l'apparence des terrains du canal si l'on faisait encore un peu de nivellement.

Un petit bâtiment en bois devrait être construit pour l'usage du préposé au moteur électrique et des éclusiers lorsqu'ils ne manœuvrent pas réellement l'écluse, parce que la salle qu'ils occupent maintenant dans la chambre des machines n'est pas assez grande pour loger le nombre d'hommes qui s'en servent. On a peinturé les bâtiments où c'était nécessaire.

L'hiver prochain il sera nécessaire de faire quelques réparations considérables aux portes principales et auxiliaires d'aval. Les navires se servant du canal ont fait très peu de dommages aux jetées ou aux murs d'écluse.

Un arrangement a été fait avec le ministère de la Marine pour l'entretien de trois lumières d'avant pour marquer les détours des chenaux, et les capitaines des navires qui entrent dans le canal la nuit les ont trouvés bien commodes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. BOYD,
Surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR.
COTEAU-LANDING, P. Q., 2 novembre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur l'avancement des travaux du canal de Soulanges.

La liste ci-jointe contient les noms des entrepreneurs et les dates des différents contrats :—

Sections.	Entrepreneurs.	Date.
Sections n°s 1 et 2........	(1.) Archibald Stewart........	24 septembre 1892.
	(2.) Ryan & Macdonell........	11 décembre 1897.
" n° 3........	J. & M. O'Leary........	27 mars 1893.
" n°s 4, 5, 6 et 7.....	(1.) George Goodwin........	9 mai 1893.
	(2.) Andrew Onderdonk........	17 avril 1897.
" n° 8........	Charles H. Raynor........	29 décembre 1892.
" n° 9........	Randolph Macdonald........	30 janvier 1893.
" n° 10........	Rogers & Taylor........	24 décembre 1892.
" n° 11........	(1.) George Goodwin........	11 mai 1892.
Transfert........	(2.) Thomas Feeny........	
	(3.) Poupore & Fraser........	
Section n° 12........	(1.) Denis O'Brien & Son........	8 avril 1892.
	(2.) George Goodwin........	9 mai 1893.
	(3.) M. J. Hogan........	5 avril 1897.
Section n° 13........	Randolph Macdonald........	24 septembre 1892.

Le canal a 14 milles de longueur et est entièrement construit sur la ligne tracée en 1890 L'élévation de 82½ pieds entre les lacs Saint-Louis et Saint-François est surmontée au moyen de quatre écluses. Trois de ces dernières, d'une élévation de 23⅓ pieds chacune, se trouvent dans le premier mille à partir de la rivière Ottawa. Il y a alors un bief d'environ 2½ milles avant d'arriver à la quatrième écluse, laquelle a une élévation de 12 à 13 pieds pour atteindre l'étiage du lac Saint-François Le bief a 10½ milles de longueur. A son extrémité ouest il y a une écluse de prise d'eau, un déversoir et d'autres structures. Le lac varie en hauteur de cinq pieds à peu près, mais cela pendant une longue série d'années ; les variations annuelles sont comparativement légères. C'est en novembre 1895 que l'on a vu les plus basses eaux, d'après des notes authentiques. Deux fois durant ce mois la surface du lac n'a été que de 151·88 au dessus de la marée moyenne à New-York, temps pendant lequel il y avait cependant 14·55 pieds d'eau à l'entrée d'amont du canal et 14.83 pieds sur la busc de l'écluse 1. Au niveau moyen de l'eau, il y aura de 17 à 18 pieds. Le canal est une ligne directe sur tout son parcours pour les fins de la navigation.

La situation des travaux peut être brièvement décrite comme suit :

Sections n°s 1 et 2.—L'achèvement de ces sections a été donné à l'entreprise à MM. Ryan et Macdonell en décembre 1897.

Comme je l'indiquais à la fin de 1898, la maçonnerie et le bétonnage (à l'exception des ouvrages de l'entrée d'aval) n'ont été virtuellement terminés qu'en juillet 1899. On considérait les ouvrages en terre assez avancés pour permettre de laisser entrer l'eau jusqu'à sa pleine hauteur le mois dernier, mais jusqu'à présent il n'est passé aucun navire tirant plus de huit pieds d'eau, bien que, même au présent étiage du fleuve, il y ait un chenal d'une profondeur d'au moins 15 pieds sur toute la longueur du canal et à ses entrées.

De fait, il n'y a guère de navires tirant plus de 14 pieds d'eau faisant le commerce du Saint-Laurent, excepté la ligne des propulseurs américains naviguant entre Chicago et Ogdensburg. Lorsque le fleuve Saint-Laurent et ses canaux seront complètement prêts, il faut présumer qu'on aura des navires de la capacité requise. Quelques propulseurs du type appelé " canal Welland " sont en cours de construction dans les ports des

lacs supérieurs, mais la flotte à grain pour la route du Saint-Laurent est encore à construire. Il y a un nombre de navires à dos de baleine qui pourraient passer par nos canaux agrandis, mais il n'est pas probable que ces navires descendent jusqu'à la marée tant que les tarifs actuels de fret existeront sur les grands lacs.

Sections 1 et 2, écluses d'entrée n°s 1, 2 et 3, chacune d'environ 23½ pieds d'élévation, ainsi que trois siphons régulateurs, une quantité considérable de bétonnage dans les murs de soutènement et autres structures. Les quantités des principaux ouvrages faits par MM. Ryan et Macdonald jusqu'au 30 septembre 1899, sont les suivantes :—Terre 366,734 verges cubes, roc 68,485, pierre de taille 14,554, béton 53,442. La valeur totale des ouvrages, déduction faite des matériaux fournis par le précédent entrepreneur, est d'environ $500,000. C'est un très bon résultat pour deux années d'opérations, et n'a été obtenu que grâce à une énergie considérable de la part des présents entrepreneurs, qui ont dépensé environ $80,000 pour se procurer l'outillage convenable pour compléter les travaux dans un temps raisonnable.

La jetée d'entrée sud est en cours de construction et le mur en béton sera en place des deux côtés cette année. Mais il reste à faire encore une grande quantité d'ouvrages en blocailles, de gazonnage et de dernière main, etc., avant que les travaux puissent être acceptés comme terminés, d'après le contrat.

Section n° 3.—Comme je l'ai dit dans mon rapport de l'an dernier, les travaux de la section n° 3 ont été terminés dans l'automne de 1897.

Sections n°s 4, 5, 6 et 7. — Bien que le présent entrepreneur ait fait des progrès comparativement raisonnables sur ces sections, il reste encore à faire beaucoup d'ouvrage de revêtement, de protection, de macadam, de gazonnage, etc., avant que les travaux puissent être acceptés de ses mains.

Lorsqu'il commença les opérations dans l'été de 1897, il restait encore à enlever environ 850,000 verges cubes de terre. C'était surtout de l'argile bleue, difficile à travailler surtout l'hiver. Elle fut presque toute enlevée à l'exception d'un peu de recoupage et de l'enlèvement de certaines pointes sur les côtés de la tranchée de la section n° 7, qu'il faudra faire par dragage.

Les principaux travaux sont les suivants : Terre, 832,812 verges cubes, pierre de taille 5,148, béton 38,598. Valeur des travaux au 30 septembre 1899, $516,215.30.

Ecluse n° 4.—Les portes de prise d'eau et les diverses autres structures étaient virtuellement terminées en mai dernier. La maçonnerie et le bétonnage sont excellents, et ces ouvrages se sont faits d'une manière satisfaisante conformément aux exigences des plans et devis.

Il faut dire ici que les murs de l'écluse n° 4 ont 37 pieds de haut, et sont construits sur des pilots d'environ 35 pieds de haut, mais jusqu'à présent on n'a constaté aucun tassement sensible des fondations. Les bords de chaque côté du bief culminant depuis l'écluse n° 4 jusqu'à l'extrémité ouest de ce contrat à la station 460, ont prouvé leur étanchéité à pleins bords.

Section 8.—Sur les sections n°s 8 et 9 les talus sur le bord nord entre les stations 513 et 560 ont été aplanis à 4 à 1, et une berme de 15 pieds a été laissée au pied du revêtement de protection. Malgré ces précautions, environ 350 pieds de cet ouvrage immédiatement à l'ouest du pont du chemin de Saint-Emmanuel ont glissé dans le canal le 28 juillet dernier. On est actuellement à enlever ces matières par dragage, et l'on tentera un essai final de réparer le talus avant la fin de la saison. Ces nouveaux éboulements ont grandement retardé les progrès de la section 8, qui sans cela eût été facilement terminée cette année. Il a aussi grandement augmenté le coût des travaux. Les estimations mensuelles jusqu'au 30 septembre s'élèvent à $298,966.74, ce qui dépasse déjà d'environ $40,000 l'estimation originale.

La construction d'un jeu de siphons régulateurs destinés à contrôler le bief culminant a été donnée à C. H. Raynor en mars 1898. L'emplacement choisi pour ces siphons en 1890 était sur le côté sud du canal, à une courte distance de la rivière à la Graisse. On a calculé qu'ils coûteraient $50,000. On jugea subséquemment à propos de revenir au projet original de placer également ici la maison des machines et les plans du coursier furent en conséquence modifiés pour convenir aux fondations du bâtiment, à la formation du puits, des roues, etc. Le coût total ne dépassera pas

$55,000. La maison des machines proprement dite coûtera environ $25,000, de sorte que la structure pour ces objets combinés ne dépassera pas, disons, $80,000. Les fondations couvrent un espace de 130x80 pieds et sont supportées par des pilots. Dans les murs de base, arches, etc., il y a presque 6,000 verges cubes de béton de la meilleure qualité.

Le bâtiment principal est en briques avec parements en pierre à sablon. Les dimensions extérieures sont 85x24 pieds, avec une hauteur de 46 pieds entre le plancher et le sommet du toit.

Il y a deux jeux de quatre roues de 24 pouces. Chaque roue individuelle développera 90 forces de chevaux sous une chute d'eau de 18 pieds, ou 360 chevaux-force pour les deux jeux. Les générateurs auront chacun une capacité de 200 k. w., ce qui équivaut à environ 280 ch.-force. Cela laisserait un surplus de 90 ch.-f. à employer comme régulateur et pour racheter les pertes dans les supports, etc.

L'arbre de couche horizontal de chaque jeu de roues se raccorde directement au générateur. La force fournie est considérée amplement suffisante pour éclairer le canal d'une manière efficace sur toute sa longueur, et aussi pour actionner facilement les portes d'écluses, les vannes, etc.

L'excellence de l'emplacement est maintenant très évidente. Au niveau moyen du lac Saint-François (155.50) il y aura à cet endroit une superficie de section transversale dans le canal d'environ 2,600 pieds carrés ; par conséquent, l'abstraction d'environ 26,250 pieds cubes par minute ne créera qu'un mouvement de 10 pieds par minute dans le prisme, ce qui sera à peine perceptible ; et en même temps la décharge de ce volume d'eau dans un large coursier formé en partie par la rivière à la Graisse fera évidemment disparaître l'inconvénient du haussement d'eau agitée. La différence de niveau entre la surface du canal et celle de la rivière est remarquablement uniforme et est d'environ 20½ pieds.

La maison des machines est presque terminée, et l'on est à installer les deux générateurs. On a fourni et installé une grue roulante de 10 tonnes, de sorte qu'il est probable qu'on pourra se servir d'ici à un mois du circuit de l'ouest, d'une longueur d'environ 5 milles, et l'on pourra faire l'épreuve de la lumière électrique et du fonctionnement des vannes et du mécanisme des portes à l'écluse de prise d'eau par la force électrique. Toute la question de l'application de cette force de la manière projetée devra être soigneusement étudiée en détail avant le printemps prochain. L'opération du réseau lorsqu'il sera terminé ne pourra être confiée avec sûreté qu'à des personnes convenablement instruites à cette fin. Tout manque d'habileté ou de connaissance dans ce département aura pour résultat la ruine immédiate du mécanisme et l'interruption de la navigation du canal.

La plupart des poteaux de la ligne sont maintenant en place. Ils sont à 120 pieds de distance les uns des autres. Ceux destinés à porter les lampes (à 480 pieds les uns des autres) se posent lentement. Tous les poteaux sont de cèdre rouge de la Colombie-Britannique,—d'excellente qualité,—taillés d'une forme octogonale et terminés en pointe. Les lampes seront fermées, de sorte qu'on espère qu'il ne faudra changer les charbons que toutes les 150 heures. On présume que sur ce canal il y aura en réalité une puissance de 2,000 chandelles à chaque lampe, parce que le gouvernement fournit l'énergie électrique, et il n'y a aucune " considération commerciale " qui empêchera de fournir le volume entier de lumière. On est à tendre les fils à partir de Coteau-Landing vers l'est, et il semble que la *Canadian General Electric Company* accélérera sa marche jusqu'ici lente et peu satisfaisante.

A propos de la force électrique, il faut dire qu'aucune disposition n'a été faite pour l'appliquer au fonctionnement des deux petits ponts tournants sur les ailes d'amont de l'écluse n° 3 et de l'écluse de prise d'eau—ou pont que traverse le chemin de fer Canada-Atlantique sur les ailes d'aval de cette dernière structure à Coteau-Landing.

Section 9.—Bien qu'aucun des éboulements sur la section 9 aient été aussi graves que celui qui s'est produit sur la section 8 près du pont de Saint-Emmanuel le 25 octobre 1897, ils ont été nombreux et fatiguants à réparer entre les stations 535 et 565. La nature perfide et incertaine des matières est démontrée par le fait qu'à certains endroits elles ne restaient pas en place même à une inclinaison de 4 à 1 sur le côté nord de la

tranchée, alors qu'elles restaient fermes à 2 à 1 sur le côté sud du canal et juste vis-à-vis ; bien que l'apparence des matières des deux côtés soit la même. Cette question d'éboulement est maintenant virtuellement résolue par l'introduction de l'eau dans le canal, et depuis ce temps il n'y a eu aucun éboulement quelconque.

Sur la section 9, le talus nord est rétabli d'un bout à l'autre, mais celui du côté sud ne sera terminé que l'année prochaine. L'ouvrage de cette nature qu'il reste à faire sur les sections 8 et 9 ne nuira cependant pas à la navigation du canal par des navires de 14 pieds l'an prochain. L'augmentation considérable dans le coût des sections 8 et 9 a été en grande mesure causée par la quantité de pierre qu'il a fallu employer pour maintenir les talus pendant que le prisme était à sec.

La terre enlevée jusqu'au 30 septembre 1899 sur la section 9 a été de 636,520 verges cubes, ce qui dépasse déjà de 30,000 verges cubes l'estimation originale. Valeur des travaux jusqu'à la même date, $167,257.13.

Section n° 10.—La section n° 10 a été terminée l'automne dernier.

Section n° 11.—La section n° 11 n'a été terminée qu'il y a environ un mois, son achèvement ayant été inutilement prolongé, comme il a été dit dans les rapports précédents.

Section n° 12.—L'ouvrage ici est très difficile. Il a fallu les plus grands efforts de la part de l'entrepreneur pour mettre la section en état convenable pour permettre d'introduire l'eau dans le bief culminant le 12 août dernier. Cela était très important, parce que cela permit de transporter rapidement par chaland la pierre de revêtement sur le contrat d'Onderdonk ; et le contrepoids d'une colonne d'eau de 13 à 14 pieds de profondeur (tel que dit ci-dessus) empêcha effectivement tout nouvel éboulement sur les sections 8 et 9. Certaines questions relatives à l'excavation sur la section 12 ayant été soumises à M. T. C. Keefer, on a fourni à ce gentleman quelques données pour lui permettre d'arriver à une décision dans cette affaire.

Le contrat pour cette section est aujourd'hui virtuellement terminé. Les quantités jusqu'au 30 septembre 1899 étaient : terre 332,287 verges cubes, roc 121,000.

M. Hogan mérite beaucoup d'éloges pour la manière énergique avec laquelle il a conduit ce difficile travail et l'a mené à bonne fin sans nullement essayer de se soustraire à ses obligations d'entreprise. Son cas cependant devrait servir d'avertissement aux entrepreneurs dont l'expérience antérieure est limitée à la constrution des chemins de fer. Les conditions sur un canal sont si essentielllement différentes qu'essayer d'exécuter des ouvrages similaires pour le même prix a inévitablement pour résultat un retard dans les travaux et une perte pour la personne qui les entreprend. Dépenses jusqu'au 3 septembre 1899, $196,528.34.

Section n° 13.—Cette section est presque terminée. Le barrage en argile à la tête du canal a été enlevé et le haut-fond extérieur en ligne avec l'entrée d'amont est en partie creusé. On est à nettoyer le chenal entre les jetées, mais il reste encore à faire une quantité considérable de dragage.

La maçonnerie de la section est excellente. La pierre de taille vient de la Pointe-Anne, près de Belleville, Ont. ; mais les murs de soutènement sont principalement construits avec de la pierre tirée de l'embouchure de la rivière Delisle, dans ce qu'on appelle le sol grès calcifère. Toutes les fondations des structures sur cette section reposent sur le roc, dont on a rencontré sans s'y attendre environ 20,000 verges cubes dans le fond du canal et à l'est de l'écluse de prise d'eau. Les principaux ouvrages sont : terre 611,798 verges cubes, dragage 214,020, maçonnerie 24,316, bétonnage 17,010. Le coût total au 30 septembre 1899 est d'environ $640,000.

Relativement à l'achèvement du canal, il est urgent que le revêtement de protection en pierre sur le contrat d'Onderdonk, environ 5 milles de long, soit poussé aussi rapidement que possible. C'est ce qu'on fait actuellement avec des chalands, mais on devrait continuer sur la glace durant l'hiver prochain, parce que lorsque le canal sera ouvert l'eau devra naturellement être élevée à sa pleine hauteur, et ce travail devra alors être terminé dans des conditions très désavantageuses. Les autres travaux qui restent à faire, tels que le gazonnage des talus, le macadamisage, etc., peuvent se faire sans nuire du

tout à la navigation. La valeur totale des ouvrages et des matériaux constatée dans les estimations mensuelles jusqu'au 30 septembre 1899, est comme suit :

Sections.	Entrepreneurs.	Montants.
		$ c.
1 et 2	Archibald Stewart	516,934 85
	Ryan et Macdonell	497,481 38
3	J. et M. O'Leary	193,852 61
4, 5, 6 et 7	George Goodwin	326,246 75
	Andrew Onderdonk	516,215 30
8	Charles H. Raynor	298,966 74
Maison des machines	" "	42,047 21
9	Manning et Macdonald	167,257 13
10	Rogers et Taylor	290,667 95
11	Poupore et Fraser	325,639 75
12	O'Brien et Fils	26,811 15
	George Goodwin	11,400 37
	M. J. Hogan	196,528 34
13	Manning et Macdonald	639,004 15
		4,049,053 68

Ponts.—Outre ce que dessus, l'on a dépensé pour les constructions suivantes, viz. :—Chemins et ponts de chemins de fer. (*a*) Les cinq ponts sur le canal à Saint-Antoine, Saint-Féréol, Saint-Dominique, Saint-Emmanuel et la Rivière-Rouge sont construits et utilisés. Cependant on n'a pas encore complété les chambres où l'on installera l'appareil électrique, et les ponts tournent maintenant à bras. Ces ponts ont été décrits dans de précédents rapports, et ouverts donnent un chenal clair de 100 pieds. L'entreprise des ponts a été accordée en avril 1896 à la Compagnie de ponts Dominion, de Lachine, Qué.

(*b*) La Compagnie Weddell Bridge, de Toronto, Ont., a fourni et monté deux petits ponts de chemin, l'un à l'extrémité d'en haut de l'écluse n° 3 et l'autre dans une position semblable à l'écluse de prise d'eau, section 13. Ces ponts ont coûté jusqu'ici $4,995.

(*c*) Il n'y a qu'un pont de chemin de fer, celui qui permet au chemin de fer Canada-Atlantique de traverser l'extrémité d'en bas de l'écluse de prise d'eau à l'entrée supérieure du canal.

La superstructure de ce pont a été terminée et utilisée depuis quelques années. L'entreprise avait été donnée à la Compagnie de ponts Dominion en novembre 1894, et le coût s'est élevé à $9,970. Les appareils électriques qui doivent faire fonctionner ce pont, comme les autres mentionnés plus haut sur les écluses, n'ont pas encore été installés.

Portes d'écluses.—Les portes d'écluses (11 paires) ont été construites solidement (sont semblables à celles en usage sur le canal Welland) par MM. J. R. Miller, d'Ingersoll, Ont., qui a beaucoup d'expérience dans ce genre d'ouvrage. Le bois est de forte dimension et en grande partie du pin Douglas obtenu en la Colombie-Britannique et qui a été transporté à travers le continent. La construction est excellente et les portes remplissent parfaitement l'objet désiré.

Les portes d'aval de chacune des écluses n°s 1, 2 et 3 ont 42 pieds 3 pouces de hauteur et les barres du fond 28 pieds 6 pouces de longueur. Les portes sont posées sur d'excellents pivots, solidement pendues, et tournent aisément en employant une force modérée qui s'applique à un mécanisme simple, fonctionnant aujourd'hui à bras, mais qui bientôt fonctionnera à l'électricité. Le coût de cet appareil a été jusqu'ici de $8,920.

Pour plus de sûreté on a pendu les portes de l'écluse de prise d'eau sur la section 13 avant l'enlèvement du barrage en argile à la tête du canal. C'était une bonne mesure de précaution. L'eau a été mise dans le bief culminant en août dernier, ainsi qu'il a été dit plus haut, et on l'y a maintenu subséquemment à une hauteur de 150 pieds au-dessus du plan de niveau au moyen d'une digue temporaire construite avec le bois des portes d'écluse au busc supérieur de l'écluse n° 4. La paire de portes auxiliaires, à

environ 800 pieds à l'ouest de ce point, ont été apportées de Sainte-Anne par le canal Beauharnois; on les a flottées en descendant le bief culminant, qui a 10½ milles de longueur, et puis posées. Quand ces portes ont été fermées, ainsi que les vastes pertuis en pierre à côté, les biefs inférieurs ont été sûrement séparés de la vaste nappe deau à l'ouest jusqu'au lac Saint-François. Les portes de l'écluse de prise d'eau étaient posées en décembre 1898, et les portes auxiliaires en amont de l'écluse 4 ont été montées à la fin d'août 1899. Les portes d'aval de l'écluse n° 1 ont été placées en septembre 1898, lorsqu'il a fallu enlever le batardeau en argile à l'entrée d'en bas. Mais ce n'est qu'au commencement du mois dernier que l'on a pu construire les portes d'en haut de l'écluse n° 1 et toutes celles des écluses n°s 2, 3 et 4. Ce travail a cependant été fait en peu de jours, les portes d'en haut de l'écluse n° 4 ayant été montées et fermées le 8 octobre 1899. L'entreprise comprend aussi cinq paires de portes de rechange qui ont été livrées au pied du canal. On fera des arrangements afin de les mettre à l'abri dans le cours de l'hiver, et l'on devra avoir un outillage convenable pour ériger et réparer ces portes. Le coût total des seize paires de portes s'élève à $100,000, et l'on a dépensé à peu près $4,500 pour travaux se rattachant à l'érection des portes de l'écluse de prise d'eau à la tête du canal et la construction d'un barrage temporaire en bois à la tête de l'écluse 4 afin de pouvoir monter les portes auxiliaires à l'ouest comme cela a été décrit plus haut.

On dit que le pin de la Colombie-Britannique peut durer très longtemps, cependant l'idée s'est répandue dernièrement que les portes en métal l'emportaient dans nombre de rapports sur les portes en bois.

Portes en pierre.—Les écluses s'emplissent et se vident au moyen de pertuis du modèle en pierre, lequel s'emploie aussi pour les déversoirs. Il y a trente-six de ces pertuis de différentes dimensions sur le canal, le plus grand (de 21 pieds 1½ pouce par 22 pieds 3 pouces) étant à côté des portes auxiliaires sur la section n° 4. Je ne crois pas nécessaire de m'étendre sur l'excellence de ces pertuis, qui peuvent résister facilement et avec sûreté à de vastes nappes d'eau. Le principe s'adopte rapidement dans les grandes usines hydrauliques d'Amérique de même que d'Europe, où on le connaît depuis quelques années. L'usage de ces pertuis dans les écluses de ce canal joints à des conduits de côté, a eu pour effet de rendre possible l'éclusage prompt des navires sans beaucoup d'effort, car l'eau s'élève ou s'abaisse régulièrement quand on empli ou vide l'écluse. Cela a une grande importance pour la navigation sûre et rapide du canal. La quantité d'eau nécessaire quand l'élévation est de 23½ pieds est d'à peu près 300,000 pieds cubes. L'estimation de ces pertuis jusqu'à date porte la dépense totale à $56,934. Ils sont pratiquement finis, mais l'on pourra faire quelques menus changements afin d'augmenter la proportion de l'élévation si après plus ample examen cela est jugé nécessaire.

Un éclusage de 23½ pieds peut facilement se faire dans à peu près douze minutes. La différence entre le temps qu'il faut pour remplir ou vider lentement et rapidement quatre écluses est de peu d'importance pratique. Le gain réel sera dans la vitesse que l'on peut sûrement maintenir sur le bief culminant, lequel a 10½ milles de longueur et 75 pour 100 de la longueur totale du canal. La différence entre une proportion de 5 milles et de 4 milles serait d'une heure dans 10 milles. Cela excéderait le temps qu'il faudrait pour remplir toutes les écluses du canal. Le passage rapide dans le bief culminant est assuré par la vaste section transversale du prisme, comparativement à celui d'un navire chargé du type ordinaire. A l'eau moyenne du lac Saint-François cela serait dans la proportion de 2,600 à 600 ou de 1 à 4⅓. En outre, il n'y aura pas d'arrêt aux ponts, lesquels, ainsi qu'il a été dit précédemment, donnent, ouverts, un passage libre de 100 pieds de long. En résumé, il paraît raisonnable de s'attendre à ce que le passage dans le canal ne prenne pas plus de deux heures et demie à trois heures.

Si l'on suppose trois éclusages à l'heure, la capacité de transport du canal pour vaisseaux chargés, aller et retour, sera très grande. Si l'on a un tiers des chargements à destination de l'ouest le canal pourra probablement passer plus de 20,000,000 de tonneaux dans une saison ordinaire. Quelque considérables que soient ces chiffres, ils seront sans doute dépassés de beaucoup par le montant du tonnage au Saut-Sainte-Marie dans le cours de l'année 1899.

Ciment.—On a employé daus la construction du canal 200,000 barils de ciment de Portland, au coût (y compris le maniement) d'environ $500,000. Le ciment est

de qualité excellente et a été soumis à l'épreuve à ce bureau, où jusqu'à date l'on a fa plus de 60,000 briquettes.

Les avantages de la construction en béton dans les travaux hydrauliques sont aujourd'hui reconnus universellement. Cette construction est particulièrement à propos pour le canal de Soulanges, où l'on a excavé plus de 300,000 verges cubes de roc, lequel, bien que ne pouvant en général servir pour la maçonnerie, est excellent pour le bétonnage. Ainsi que mentionné dans des rapports antérieurs, il y a en chiffres ronds 200,000 verges cubes de maçonnerie et de bétonnage dans la construction entière. Un quart environ (50,000) est en maçonnerie de pierres taillées de différentes sortes, et les trois autres quarts (150,000) en béton. Mais le coût total de la maçonnerie a été à peu près le même que pour le bétonnage, et il faut pour une quantité semblable beaucoup plus de temps pour la construction, sans compter l'emploi d'ouvriers experts en grande partie. Ces raisons sont considérées très suffisantes pour prouver que l'on a bien fait d'employer autant de béton dans la construction du canal de Soulanges.

EXPLOITATION DU CANAL.

Ainsi que vous m'en avez donné instruction par votre lettre du 11 octobre dernier, on a employé un certain nombre d'hommes de cette localité pour exploiter le canal. Quarante à peu près sont occupées dans le moment. Ils font un service de jour seulement aux différentes écluses et aux ponts. Comme jusqu'ici il n'est passé dans le canal que les remorqueurs et chalands faisant le service de la drague occupée à nettoyer les matières éboulées, ainsi que les bateaux employés pour le revêtement de protection en pierres du canal, le travail de ces hommes n'a pas été très ardu, et l'on a cherché à les occuper autrement quand ça été possible. Il est probable que cette organisation ne sera plus nécessaire une fois le mois actuel terminé, mais l'on s'attend que, pendant cette période, des navires d'une dimension plus considérable qui peuvent traverser le canal Beauharnois profiteront des dimensions et profondeur agrandies du canal de Soulanges pour descendre des lacs d'en haut ou pour monter au lac Ontario. Il y a maintenant un chenal libre de 15 à 16 pieds au moins de profondeur entre les lacs Saint-Louis et Saint-François et comme il a été indiqué précédemment, le passage du canal peut assurément se faire en 2½ ou 3 heures.

En terminant, je puis dire que lorsqu'on aura appliqué la force électrique à l'éclairage du canal de même qu'à l'exploitation des écluses, ponts, etc., en la manière et jusqu'au point que l'on se propose, on pourra alors seulement déterminer comme il faut le nombre et la classe de personnes nécessaires pour l'exploitation efficace du canal. Il est tout à fait évident qu'on aura besoin d'une main-d'œuvre bien limitée, car l'on se propose d'exécuter à la machine, d'une manière sûre, précise, et rapide, un travail qui a été accompli lentement et à grands frais jusqu'à présent sur les canaux Welland et du Saint-Laurent.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS MUNRO, M. Inst. I. C.
Ingénieur, surintendant du canal de Soulanges.

A. M. Collingwood Schreiber, C. M. G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ottawa.

CANAUX DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT
MONTRÉAL, le 5 octobre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur les travaux dont j'ai la charge pour l'exercice expiré au 30 juin 1899.

Les canaux de la division sont ceux de Lachine et de Beauharnois sur le Saint-Laurent ; de Sainte-Anne, de Carillon et de Grenville sur l'Ottawa ; de Saint-Ours et Chambly sur le Richelieu.

Le plus important de tous est le canal Lachine, qui se trouve intimement lié au port de Montréal, centre du commerce d'exportation du Dominion. La circulation dans ce canal s'est accrue très rapidement dans ces dernières années, grâce au développement qu'ont pris l'industrie et l'agriculture dans l'Ouest et le Nord-Ouest du Canada. Ce mouvement s'accentuera encore quand l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent sera terminé et que les têtes de lignes seront munies d'appareils de manutention convenables pour les grains et autres marchandises.

Les canaux de l'Ottawa constituent une route très avantageuse pour le transport des produits des forêts de la vallée de l'Ottawa. Une grande partie de ces bois sont exportés aux Etats-Unis par les canaux du Richelieu.

CANAL LACHINE.

Longueur 8½ milles ; 5 écluses de 270 x 45 pieds; mouillage 14 pieds ; chute totale rachetée 45 pieds.

Anciennes écluses, 200 x 45 pieds ; mouillage 9 pieds.

Toute interruption de la circulation sur l'un quelconque des canaux ci-dessus est désastreuse ; mais j'ai le plaisir de constater que, sauf un retard de quelques heures au canal Lachine le 29 juillet et le 6 août 1898, et un autre de 48 heures au canal de Beauharnois, durant le mois de juin de la même année, la navigation n'a pas été interrompue durant le dernier exercice.

Le 29 juillet 1898, le vaisseau charbonnier *Turret Court* descendait du bassin Wellington, où il avait déchargé sa cargaison. Comme il approchait du pont Black, un signal donné au mécanicien fut mal compris et le navire vint heurter le pont, qui fut décentré et tellement endommagé qu'il fallu reconstruire en entier toute la travée du côté sud. La circulation fut interrompue jusqu'à 11 heures du soir, et comme il était impossible de faire la réparation sur les lieux, le pont fut mis sur des chalands et transporté au bassin Wellington. Le 6 août il fallut encore interrompre la circulation pendant six heures pour remettre le pont en place.

Le coût de la réparation (3,104.00) a été supporté par le propriétaire du vaisseau.

RÉPARATIONS ET RECONSTRUCTIONS.

On a fait, au cours de l'exercice, les réparations suivantes :

Le chemin de halage, au nord du canal, a été macadamisé sur une longueur de 800 pieds à partir du point où le travail avait été arrêté l'année précédente. Une plateforme en bois sur le côté nord du bassin Wellington a été enlevée et remplacée par une forte couche de scorie de forge qui a été elle-même recouverte de cendres, le tout bien tassé au rouleau. On a l'intention de faire disparaître aussi, partout où cela est praticable, les plateformes en bois qui entourent les bassins afin de réduire le coût d'entretien.

On a réparé, en divers endroits en amont de la Côte Saint-Paul, les murs de revêtement des talus du canal. Ce travail, fait de la même façon que l'année précédente, n'est que temporaire, ces murs devant subir sous peu une réfection complète depuis la Côte Saint-Paul jusqu'aux environs de Lachine, où le roc arrive à la surface.

Les murs du canal d'amenée de l'ancien déversoir d'alimentation à Lachine ont subi des réparations importantes.

Quelques vannes à déplacement vertical qui restaient encore dans les déversoirs n° 1 et n° 4 ont été remplacées par des vannes pivotantes.

Une jetée en cribwork, de 200 pieds de long, située en aval de l'écluse de la Côte Saint-Paul, a été reconstruite à partir du plan d'eau du canal ; quant à la portion submergée elle a été redressée et la fondation reprise en sous-œuvre où cela était nécessaire.

On a refait le toit en gravier des deux bâtisses louées à la *Canada Horse Nail Co.* et celui de l'atelier de charpenterie de la rue Mill ; le travail a été exécuté par la *Montreal Roofing Co.*

Lorsque, il y a quelques années, le vieux moulin Tate fut converti en une station électrique, le canal de décharge, long de 75 pieds et qui débouche dans le canal de décharge du déversoir n° 2, n'avait subi qu'une réparation temporaire. La réfection complète en a été exécutée en avril et mai derniers. La nature du terrain rendait ce travail assez difficile. Le vieux coursier en bois a été démoli et remplacé par un ouvrage en bois et béton sur les côtés et le fond. Quant au toit, il a été fait de fortes pièces de cèdre rond et le tout a été recouvert de terre bien pilonnée.

L'éclairage électrique du canal s'est fait très régulièrement toute l'année, mais je n'en puis dire autant du service du téléphone. La ligne a été établie il y a plusieurs années, et la tension prolongée des fils de cuivre dont elle est formée a fini par réduire sensiblement le diamètre de ceux-ci. Ces fils devront être renouvelés sous peu.

RÉPARATIONS DE LA FLOTTE DE DRAGAGE.

La flotte de dragage exécute tous les travaux de dragage de la division, mais depuis quelques années, elle n'a guère travaillé qu'au canal Lachine et au lac Saint-Louis. Elle se compose de la drague n° 1, prêtée il y a trois ans au département des Travaux publics et qui n'est pas encore revenue ; de la drague n° 2, d'une grue flottante à vapeur, du remorqueur *La Joséphine,* d'une habitation flottante pour le personnel des travaux du lac Saint-Louis, et de onze chalands. Tous ces vaisseaux ont été mis en bon état avant l'ouverture de la navigation.

On a construit, au printemps, deux chalands plats. Ces chalands ont servi aux travaux de creusage exécutés en mai et juin derniers en aval de l'écluse n° 3. Ils forment maintenant partie de la flotte et remplacent deux vieux vaisseaux hors d'usage.

CREUSAGE POUR MOUILLAGE DE 14 PIEDS ENTRE L'ÉCLUSE SAINT-GABRIEL ET L'ÉCLUSE DE LACHINE.

Le contrat de ces travaux a été adjugé à MM. McNamee et Mann, qui se sont mis à l'œuvre au mois de maï de l'année suivante. Le creusage à faire couvrait une distance de 65 milles, de l'écluse n° 3, à Saint-Gabriel, à l'écluse n° 5, à Lachine. Il s'agissait d'approfondir la cuvette de deux pieds environ. Les entrepreneurs ont travaillé nuit et jour pendant la saison de navigation, et l'ouvrage s'est trouvé à peu près terminé à la fin de novembre 1898.

En avril dernier le canal a été mis à sec, et les entrepreneurs ont employé une équipe très nombreuse à briser un grand nombre de cailloux qui étaient restés au fond de la fouille, à niveler les *relevages* laissés par la drague, et à finir l'excavation au pied des murs de revêtement. Tous les matériaux ainsi manipulés ont été jetés dans les endroits profonds, le creusage ayant dû être poussé beaucoup plus bas que le plan déterminé par le contrat, soit 15 pieds au-dessous de l'eau normale, pour ne rien laisser au-dessus de ce plan.

L'ouvrage a été terminé le dernier jour d'avril dans les deux biefs, où peuvent maintenant naviguer les bateaux tirant 14 pieds.

Du mois de mai 1895 à la fin de novembre 1898, les entrepreneurs ont enlevé (en chiffres ronds) 180,000 *yards* cubes de terre et 184,000 *yards* cubes de roc.

CREUSAGE DE LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE.

Ce travail complétera ce qu'on appelle le système de drainage du canal Lachine, entrepris il y a quelques années dans le but de réunir et de conduire au fleuve les eaux qui filtrent à travers la levée du canal ainsi que les eaux de surface de la ville de Lachine que le canal empêche de se déverser directement dans le Saint-Laurent.

L'ouvrage est fait à l'entreprise par MM. Brewder et McNaughton. Il s'agit d'approfondir le lit de la rivière de $2\frac{1}{2}$ pieds et de lui donner une largeur de 20 pieds au fond, sur une distance de 5,700 à l'ouest du siphon renversé par lequel elle passe sous le canal et de 4,100 en aval de ce même siphon. Le travail est fait, dans la première section, jusqu'à 150 pieds en amont du siphon, de même que sur une largeur de 950 pieds à l'aval.

Outre le creusage du lit du cours d'eau, cette entreprise comprend encore la reconstruction du pont de route qui traverse la rivière à sa rencontre avec la rue Saint-Patrice immédiatement au-dessous du passage à haut niveau du chemin de fer Grand-Tronc, ainsi que le curage du siphon renversé mentionné plus haut.

Le pont de route a été terminé en mars dernier. La compagnie du chemin de fer à profité du moment où ce travail se faisait pour reconstruire les culées de son propre pont. Ces culées sont maintenant assez espacées pour ne pas gêner le cours de la rivière durant les crues.

Les entrepreneurs ont suspendu les travaux en mars, et à cause du mauvais temps ils ne les avaient pas repris à la fin de l'exercice. Dans l'intervalle ils avaient obtenu une prolongation du temps mentionné au contrat pour parfaire l'ouvrage.

Vers l'extrémité de la section d'aval la ligne de niveau projetée de la rivière vient frapper les tuyaux de l'aqueduc de Montréal. Il a donc fallu faire passer le cours d'eau sous ces tuyaux au moyen d'un siphon consistant en cinq lignes parallèles de tuyaux en fonte de 4 pieds de diamètre et de $158\frac{1}{2}$ pieds de longueur, noyés dans une masse solide de ciment de Portland, lesquels relient les puits de conduite et de décharge. Ces puits sont également construits de béton jusqu'à 1 pied au-dessous de la surface de l'eau, le haut des murs étant en maçonnerie à parement de rocaille noyée dans le ciment, avec couronnement en pierre taillée et coulisses pour les aiguilles.

Pour pouvoir nettoyer ce siphon l'on a construit dans les deux puits entre la deuxième et la troisième ligne de tuyaux, à partir du coté est, un mur de séparation qui permettra de détourner le cours d'eau d'un des côtés tandis que l'on nettoiera l'autre.

Cinq lignes de tuyaux à eau traversent la tranchée à différents angles, et deux chapelles de soupape se trouvent aus-i sur le parcours. Il a fallu étayer et supporter autrement tous ces tuyaux pendant que l'on posait les tuyaux-siphon au-dessous, puis l'on a construit partout une masse solide de béton depuis le fond de l'excavation jusqu'aux tuyaux à eau afin de prévenir tout tassement possible.

Les retards à obtenir de la division de l'aqueduc l'autorisation nécessaire nous ont obligé de faire en hiver la partie la plus ardue du travail, et en conséquence les frais de l'entreprise ont été de beaucoup augmentés. Toutefois, l'ouvrage a été terminé vers la fin d'avril 1899.

MURS DE REVÊTEMENT EN AMONT DE LA CÔTE SAINT-PAUL.

Sur un parcours de $3\frac{1}{3}$ milles en amont de l'écluse de la Côte Saint-Paul, les talus du canal Lachine sont protégés par un revêtement en petites pierres perdues qu'il faudra presque entièrement refaire, ainsi que je le mentionnais dans mon rapport de l'an dernier, car le travail d'approfondissement du canal a tout dérangé.

M. J. B. De Lorimier a obtenu le 11 octobre 1898 l'entreprise de fournir 6,000 verges cubes de pierre pour cette construction. La plus grande partie de la pierre avait été livrée à la fin de l'exercice et l'entrepreneur a eu une prolongation de délai pour paraire l'entreprise.

Le travail de réfection a commencé le printemps dernier, et du 12 au 30 avril 1,800 verges cubes de mur ont été construites à différents endroits, à la journée.

L'on a maintenant décidé de continuer l'ouvrage à l'entreprise, et au moment où j'écris mon rapport l'on demande des soumissions.

Les travaux de construction mentionnés plus haut ont été faits sous la surveillance immédiate de M. L. G. Papineau, ingénieur adjoint.

ÉLARGISSEMENT DE L'ENTRÉE D'AMONT DE L'ANCIENNE ÉCLUSE À LACHINE.

Depuis un certain nombre d'années les expéditeurs se plaignaient de l'étroitesse du chenal à l'entrée d'amont, et l'on a trouvé lors de la levée faite durant l'été dernier que le chenal n'avait pas plus de 25 pieds de largeur à certains endroits.

Vers l'automne l'on a affermé, pour une couple de semaines, le bateau-à-foret appartenant aux commissaires du havre de Montréal, et après que l'on eut fait le minage nécessaire on y a envoyé la drague n° 2. Au bout de six semaines de travail l'on avait une largeur de 75 pieds sur les battures dont on se plaignait, et dont la longueur totale est de 200 pieds, et la profondeur moyenne de tranchée de $2\frac{1}{2}$ pieds.

APPROFONDISSEMENT ENTRE L'ÉCLUSE N° 2 ET L'ÉCLUSE N° 3.

Du 1er mai dernier à la fin de l'exercice la drague n° 2 a été occupée à approfondir le prisme entre l'écluse n° 3 et la rue Montmorency, car la profondeur de l'eau sur cette étendue ne dépassait pas 13 pieds. Comme cet ouvrage est maintenant terminé, les navires d'un tirant d'eau de 14 pieds peuvent traverser le canal Lachine d'un bout à l'autre.

CHENAL DU LAC SAINT-LOUIS.

Ce travail, qui a été donné à l'entreprise à la Compagnie de dragage Weddell, a été commencé au cours de l'été de 1895, et il était pratiquement terminé à la fin de l'exercice. Les entrepreneurs doivent cependant examiner ne nouveau toute l'aire du chenal afin de retirer les cailloux que les dragues n'ont pas enlevés ou pour niveler les élévations formées par ce qui a pu tomber des godets de la drague. La quantité de matériaux enlevés de la tranchée depuis le commencement des opérations est de 230,827 verges cubes, comprenant du roc solide, des cailloux, de l'argile et du sable.

La tranchée de 300 pieds de longueur et de 16 pieds de profondeur à l'eau basse ainsi faite s'étend à un point situé vis-à-vis le phare d'aval, à quelque distance en amont du second phare sur le chenal actuel de 9 pieds. Entre ces deux points l'on a rencontré un certain nombre d'étendues où l'eau avait plus de 16 pieds de profondeur, et d'autres où il n'a fallu enlever qu'une pointe de batture. Le travail le plus considérable a été fait dans la partie d'en bas, où sur une longueur de 1,200 pieds la profondeur de la tranchée a été d'à peu près 6 pieds en moyenne.

Les travaux de construction mentionnés ci-dessus ont été exécutés sous la surveillance immédiate de M. L. S. Pariseau, ingénieur adjoint.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur $11\frac{1}{4}$ milles ; 9 écluses, 240 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les bucs ; grandeur totale, $82\frac{1}{2}$ pieds.

L'interruption à la navigation sur ce canal, dont il a été parlé plus haut, s'est produite le 6 juin dernier, le steamer *Sir L. Tilley* ayant abattu les portes d'aval de l'écluse n° 12. La violence de l'eau dans l'écluse a également fait sauter les portes d'amont et le bief entre les écluses nos 12 et 13 s'est déversé dans le bief d'aval, et la vague ainsi formée a inondé les terres et causé du dommage au chemin de halage ainsi qu'aux fermes voisines, à celles du côté nord principalement.

L'on avait heureusement des portes de rechange, et après quarante-huit heures d'un travail non interrompu les bateaux ont recommencé à circuler.

L'accident coûte aux propriétaires du bateau $2,047.33, montant qui comprend $660 pour dommages payés aux propriétaires de terrains.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS

Deux paires de portes avaient été renouvelées avant l'accident mentionné plus haut, ce qui complétait un jeu complet de portes de rechange pour toutes les écluses.

Les buscs d'aval des écluses n[os] 11, 12 et 13, qui avaient été plus ou moins dérangés dans le courant de l'année précédente, ont été remis en place et réparés.

On a déposé une quantité considérable de pierre à macadamiser sur les chemins le long des deux côtés du canal, ainsi que sur le chemin du barrage de Hungry-Bay.

A propos de ce barrage je dois dire que l'on a acheté de la succession Bergevin dit Langevin une lisière de terrain d'environ un arpent de largeur de chaque côté. On peut maintenant se procurer de la bonne argile de ce terrain pour réparer le chemin et le barrage proprement dit, au lieu d'avoir à la charroyer sur de longues distances comme autrefois.

Des bornes en pierre seront fixées au cours de l'exercice 1899-1900 afin de marquer la propriété nouvellement acquise.

Il a été construit durant l'hiver un nouveau chaland très solide qui sera employé aux réparations.

L'on a fait toutes les menues réparations nécessaires et le canal a été maintenu en bon état.

BATARDEAU DE PROTECTION LE LONG DU RIVAGE SUD DU LAC SAINT-FRANÇOIS, DANS LA PAROISSE DE SAINTE-BARBE.

Le 17 octobre 1898 instruction a été donnée de faire faire ce travail à la journée, et les opérations ont commencé quelques jours plus tard.

Il s'agissait de dessécher une vaste étendue de terres maintenant inondées à l'eau haute par suite de la construction des barrages à la tête du canal de Beauharnois. Le batardeau aura une longueur d'à peu près 2 milles. Il consistera en une levée faite d'argile comme suit :—Une tranchée de 4 pieds de largeur et de 3 à 5 pieds de profondeur est pratiquée dans la boue noire composant la surface du sol jusqu'au terrain dur, puis elle est remplie d'une bonne argile prise à quelque distance à côté d'une autre tranchée plus profonde, ce qui assurera, à l'avenir, le drainage des terrains inondés.

Le travail a été commencé à l'extrémité de l'est, et l'on avait construit 600 pieds de ce batardeau à la fin de mars, alors qu'il a fallu par suite du dégel suspendre les opérations. On les a reprises à la fin de juin à l'autre extrémité, et trois semaines plus tard, comme le crédit était épuisé, le travail de l'exercice a cessé. On finira ce batardeau croit-on, durant l'exercice de 1899-1900.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur 12 milles; 9 écluses de 118 x 22½ pieds; 6½ pieds d'eau sur les buscs, élévation totale 74 pieds.

Le canal a été exploité durant l'année sans accident.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Le plus important travail de réparation exécuté ici au cours de l'exercice comprenait la remise en place et la consolidation du mur en aile de l'ouest, au pied de l'entrée d'aval de l'écluse, des pierres du parement s'étant détachées. Les deux parties du mur ont été remises ensemble au moyen de bandes et tiges de fer, les tiges traversant le mur et étant solidement attachées dans un bloc de béton à quelque distance en arrière.

Des réparations semblables ont été faites en 1896 au mur en aile de l'est, et les deux sont maintenant très sûrs.

Les quais sur ce canal ont une étendue totale de 55,000 pieds en superficie, et le renouvellement du plancher à tous les six ou sept ans coûte très cher. C'est l'intention de remplacer graduellement le plancher par du gros gravier quand cela se pourra.

Quelques-uns des nombreux ponceaux qui servent à l'écoulement des eaux de surface des fermes, sur le côté est du canal dans la rivière Richelieu, ont besoin qu'on les examine constamment.

Il faudra renouveler sous peu l'un d'eux, celui du 6e mille, et je suggérerais qu'on le reconstruise soit avec du béton, soit au moyen de tuyaux en fer.

Le bail de la Compagnie du chemin de fer du Sud-Est ayant pris fin, les autorités du canal ont pris possession de leur vieux quai à Chambly-Canton.

Le plancher de ce quai à été renouvelé dans le courant du printemps, et l'on a érigé à une place convenable une grue servant à la manutention des matériaux du canal délivrés en grande partie à cet endroit.

Il a été construit un nouveau pont tournant en acier, à la tête de l'île Sainte-Thérèse, pour remplacer le bateau passeur. La superstructure a été fournie et construite à l'entreprise par la Compagnie de ponts Dominion. Les piles-pivot et d'appui, qui sont en bois, ont été construites à la journée sous la surveillance immédiate de M. L. S. Pariseau, ingénieur-adjoint.

DRAIN COLLECTEUR ET SIPHON À SAINT-JEAN.

Ce travail, donné à l'entreprise à MM. Napoléon Laporte et Cie en février 1898, aurait dû être complété avant la fin de l'exercice. Il n'en avait été fait cependant que les deux tiers à cette date, et les entrepreneurs ont obtenu une prolongation du délai pour le parfaire.

Au moment où j'écris mon rapport il reste à construire encore environ 100 pieds du drain avant d'atteindre la rue Saint-Charles, le nouveau drain s'y reliera avec l'ancien égout construit il y a quelques années par la ville.

M. L. S. Pariseau, ingénieur-adjoint, est chargé de cette construction.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur $\frac{1}{8}$ mille ; 1 écluse 200 x 45 pieds ; 7 pieds d'eau sur les buscs ; élévation totale 5 pieds.

Outre les réparations ordinaires à l'écluse, aux quais, piles, bâtiments, etc., l'on a fait ici une construction d'une certaine importance dans le courant de l'exercice de 1897-8.

Ce travail consistait à démolir et reconstruire l'extrémité ouest du barrage submergé. Cette culée se compose d'une structure en maçonnerie solide. Une partie d'environ 50 pieds de longueur et de 20 pieds de hauteur avait été tellement affouillée qu'elle menaçait de s'écrouler. Après avoir enlevé les pierres on a rempli de béton une grande cavité au fond, et le nouveau mur repose sur cette fondation améliorée. On s'est servi d'un ciment de Portland de première qualité à la place de mortier à la chaux employé dans la construction primitive.

Le barrage en bois est dans un état bien peu satisfaisant, et une grande quantité d'eau s'en échappe.

Il faudra faire de grandes réparations l'année prochaine quand l'eau sera basse.

Quelques-uns des propriétaires du bateau qui se servent de l'écluse parlent, me dit-on, de faire exhausser permanemment le barrage de 3 à 4 pieds afin de faciliter la navigation sur les battures de Saint-Antoine, à 5 ou 6 milles plus en amont. Outre que cela est inutile, ce changement de niveau du barrage provoquerait sûrement des réclamations à n'en plus finir de la part des cultivateurs dont les terres seraient ainsi plus ou moins inondées. Tout ce qu'il y aurait à faire serait de rendre la structure étanche.

Il n'y a pas eu d'accident ici durant l'année.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur du canal $\frac{1}{8}$ mille ; 1 écluse 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs, élévation totale 3 pieds.

Ancienne écluse dont on peut encore se servir 200 x 45 pieds, 6 pieds d'eau sur les buscs ; élévation totale 3 pieds.

Les travaux autres que les réparations ordinaires exécutés ici durant l'année comprenaient la construction du prolongement du caisson d'amarrage dans le chenal à l'île-aux Tourtes, à environ un mille en amont de l'écluse, ainsi que l'achèvement des réparations des piliers du chenal sud, en voie de construction depuis 1896.

La nouvelle écluse ainsi que les différentes structures qui en dépendent sont en excellent état.

En doublant la voie sur son pont à cet endroit, la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc a dû reconstruire la pile près du côté sud de l'ancienne écluse, et dans cette reconstruction l'on a renouvelé une partie de l'éperon extérieur en maçonnerie, une amélioration considérable par rapport au canal. La partie qui se trouve au-dessus de la pile du chemin de fer devra subir bientôt de grandes réparations.

On fera aussi un effort pour rendre étanche le mur sud de l'ancienne écluse, lequel coule beaucoup.

Il n'y a pas eu d'accident d'aucune sorte pour nuire à la navigation sur ce canal dans le cours de l'année.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Canal de Carillon.—Longueur $\frac{3}{4}$ mille ; 2 écluses 200 x 45 pieds, 9 pieds d'eau sur les buscs ; élévation totale 16 pieds.

Canal de Grenville.—Longueur $5\frac{3}{4}$ milles ; 5 écluses 200 x 45 pieds, 9 pieds d'eau sur les buscs ; élévation totale $43\frac{3}{4}$ pieds.

Ces deux canaux sont sous la surveillance d'un surintendant. Ils sont séparés par une étendue de rivière navigable d'à peu près cinq milles de longueur, et au milieu se trouve l'ancienne écluse de la Chute à Blondeau, abandonnée depuis l'achèvement du barrage à la tête du canal de Carillon en 1883, l'élévation à cet endroit ayant été alors rendue pratiquement nulle.

A l'ouverture de la saison de 1897 le personnel de ces canaux avait été réduit d'un homme par chaque écluse, mais comme le trafic a beaucoup augmenté au cours de 1898-9, on a jugé nécessaire de nommer de nouveau le même nombre d'éclusiers à l'ouverture de la navigation de 1899.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Canal de Carillon.—Les constructions en bois sur ce canal sont très considérables. L'entrée d'en haut est formée de ce côté sud par une jetée protectrice de 800 pieds de longueur et une série de 9 piles séparées, les quatre premières d'en bas se trouvant à environ 60 pieds de distance et les autres à 140 pieds. De fortes estacades bouchent l'ouverture entre les piles d'en bas, ce qui est nécessaire principalement lorsque l'eau est haute pour empêcher les navires d'être entraînés par-dessus le barrage.

A tous les printemps, les glaces flottantes endommagent plus ou moins ces piles séparées, et il est très coûteux de les entretenir en bon état. Deux de ces piles ont été complètement renversées en avril 1898, et il a fallu les reconstruire entièrement durant la présente année, ce qui a coûté $1,500 pour chacune.

La longue jetée protectrice, vieille d'à peu près 19 années, pourrit très rapidement, dans les parties situées au-dessus de l'eau, et l'on devra la renouveler presque entièrement dans une année ou deux.

Canal de Grenville.—Ce canal est en bon état, et il n'y a été fait aucun travail de quelque importance à part l'entretien général, dans le courant de l'exercice 1898-99. Le plus fort item de la dépense a été pour les chemins de halage et les levées le jointoyage des murs d'écluse, le peinturage des portes d'écluse, et le nettoyage du prisme avant l'ouverture de la navigation.

Il n'y a pas eu d'interruption dans la circulation sur les canaux de Carillon et de Grenville dans le cours de l'année.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DE GRENVILLE.

Le contrat pour ces travaux a été passé avec MM. Pigott et Ingles, le 9 avril 1897, et les opérations ont commencé au mois de mai suivant. Bien peu a été fait cependant jusqu'à la fermeture de la navigation cette année-là.

L'entreprise consiste à élargir le bief entre l'écluse n° 4 et l'écluse n° 5 d'euviron un mille de longueur, et d'une autre étendue de la même longueur en amont de la dernière écluse. Dans ces deux milles la profondeur de 10 pieds ne se trouve que dans une largeur très limitée, ce qui a considérablement gêné la navigation.

Le chenal, comme il est agrandi maintenant, aura une largeur minimum de 45 pieds au fond et sera pourvu d'un mur de soutènement en pierre sèche solide du côté du chemin de halage. Les deux abords de l'écluse n° 5 seront considérablement agrandis, et l'accès à l'écluse elle-même sera rendu beaucoup plus facile.

On a construit à environ 1,800 pieds en amont un nouveau déversoir, ce qui permettra de mieux régulariser le niveau de l'eau dans le bief et fournira le moyen de mettre complètement à sec cette partie du canal.

Le travail aurait dû être terminé le 1er mai dernier, mais les entrepreneurs n'ont pu l'achever au temps spécifié.

Lors de l'ouverture de la navigation le printemps dernier le bief entre l'écluse n° 4 et l'écluse n° 5 était prêt, sauf quelque nivellement, la construction d'un bout de mur d'environ 400 pieds de longueur du côté sud, le creusage de fossés et l'arrangement des dépôts de déblais.

Le travail encore à faire sur la section en amont de l'écluse n° 5 se compose d'excavation dans le roc, construction de mur à l'extrémité d'en haut, du nivellement et arrangement des déblais, et formation du chemin de halage.

On s'attend que tout sera terminé à bonne heure durant l'hiver prochain car les entrepreneurs doivent recommencer les travaux aussitôt que la navigation sera fermée.

M. F. J. Lynch a maintenant la direction de l'agrandissement de ce canal, ayant remplacé M. H. G. Stanton, qui a été chargé de faire la levée hydrographique du canal Ottawa et de la Baie Georgienne.

J'annexe à mon rapport les tableaux ordinaires indiquant la profondeur des eaux extrêmes sur le seuil des écluses d'entrée et de sortie de chaque canal, ainsi qu'un état des amendes imposées et des dommages perçus au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant.

A M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAUX DE QUÉBEC.

Fermeture et ouverture de la navigation, 1898-9.

	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	1er déc. 1898	1er mai 1899.
Canal Beauharnois	1er déc. 1898	1er mai 1899.
Ecluse Saint-Ours	26 nov. 1898	22 avril 1899.
Canal Chambly	1er déc. 1898	1er mai 1899.
Ecluse Sainte-Anne	27 nov. 1898	27 avril 1899.
Canal Carillon	26 nov. 1898	1er mai 1899.
Canal Grenville	26 nov. 1898	1er mai 1899.

Canal Lachine.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'ancienne écluse n° 1 (entrée inférieure) et de l'écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Ancienne écluse n° 1, busc inférieur.				Ancienne écluse n° 5, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	18	11	16	6	12	1	10	7
Août	16	6	15	10	10	8	10	3
Septembre	16	0	15	1	10	5	9	10
Octobre	17	1	14	9	11	3	9	7
Novembre	17	1	15	11	10	11	10	1
Décembre	29	0	15	5	16	2	14	7
1899.								
Janvier	36	5	27	7	11	10	9	10
Février	27	8	24	7	11	3	9	3
Mars	29	3	24	11	10	9	9	8
Avril	36	4	22	11	14	4	10	4
Mai	24	6	20	4	15	5	13	0
Juin	20	9	18	1	13	4	11	8

Canal Lachine.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 (entrée inférieure) et de la nouvelle écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc inférieur.				Nouvelle écluse n° 5, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	21	1	18	8	17	1	15	7
Août	18	8	18	0	15	8	15	3
Septembre	18	2	17	3	15	5	14	10
Octobre	19	3	16	11	16	3	14	7
Novembre	19	3	18	1	15	11	15	1
Décembre	31	2	17	7	11	2	9	7
1899.								
Janvier	38	7	29	9	16	10	14	10
Février	29	10	26	9	16	3	14	3
Mars	31	5	27	1	15	9	14	8
Avril	38	6	25	1	19	4	15	4
Mai	26	8	22	6	20	5	18	0
Juin	22	11	20	3	18	4	16	8

Canal Beauharnois.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 6 (entrée inférieure) et de l'écluse n° 14 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

Mois.	Ecluse n° 6, busc inférieur.				Ecluse n° 14, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	4	10	0	11	9	11	1
Août	10	4	10	1	11	6	10	10
Septembre	10	4	9	10	11	3	10	8
Octobre	10	8	9	7	11	3	10	6
Novembre	11	6	10	4	10	10	10	4
Décembre	11	6	10	0	11	4	10	10
1899.								
Janvier	13	6	11	3	11	2	10	10
Février	19	6	13	4	11	5	10	6
Mars	17	0	12	4	12	0	10	9
Avril	13	9	12	9	12	6	11	8
Mai	14	8	12	4	12	0	11	6
Juin	12	8	11	4	12	3	11	6

Canal Chambly.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée inférieure) et de l'écluse n° 1 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1899.

Mois.	Ecluse n° 9, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	10	9	8	11	8	10	7	7
Août	9	1	7	11	8	5	7	2
Septembre	9	0	7	10	8	5	6	9
Octobre	10	2	8	6	9	1	7	6
Novembre	10	10	9	1	9	3	7	4
Décembre	10	6	9	1	8	8	8	4
1899.								
Janvier	11	9	9	0	8	10	8	4
Février	12	5	11	5	8	7	8	3
Mars	15	0	11	11	9	10	8	2
Avril	18	1	14	0	12	1	9	3
Mai	17	7	13	3	12	1	10	0
Juin	13	1	10	0	10	3	8	3

Écluse de Saint-Ours.

État indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buscs de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	0	8	3	9	3	8	1
Août	8	6	7	6	8	2	7	6
Septembre	8	6	6	11	8	6	7	5
Octobre	8	11	6	9	9	3	7	9
Novembre	9	9	8	0	9	6	8	0
Décembre	10	4	7	10	8	10	8	0
1899.								
Janvier	11	4	9	1	9	0	7	8
Février	11	4	9	0	9	1	8	2
Mars	14	3	11	5	10	10	8	9
Avril	20	0	13	11	16	3	10	4
Mai	18	6	13	2	14	8	10	11
Juin	13	1	10	2	11	1	8	8

Ecluse de Sainte-Anne.

État indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buscs de l'écluse Sainte-Anne, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	12	0	10	7	13	9	11	11
Août	10	7	10	2	11	9	11	2
Septembre	10	2	9	9	11	2	11	0
Octobre	10	10	9	8	12	11	11	0
Novembre	10	10	10	2	12	11	12	3
Décembre	11	8	10	3	12	6	11	3
1899.								
Janvier	11	9	10	5	11	9	11	1
Février	11	5	9	8	11	6	10	5
Mars	10	10	9	9	12	3	10	5
Avril	14	5	10	6	17	8	10	8
Mai	15	7	13	2	19	4	15	9
Juin	13	6	11	9	16	3	13	8

Canal de Carillon.

État indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buscs des écluses n°s 1 et 2 canal de Carillon, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 2, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	15	6	13	1	15	2	13	0
Août	13	0	12	3	12	9	12	0
Septembre	12	4	12	8	12	2	12	0
Octobre	14	4	12	2	14	0	12	0
Novembre	14	4	13	4	14	1	13	4
Décembre	13	10	12	10	14	1	12	8
1899.								
Janvier	13	10	12	10	17	4	12	3
Février	13	8	12	6	12	4	11	7
Mars	12	9	11	9	11	10	10	10
Avril	19	9	12	0	20	9	10	10
Mai	20	10	17	8	22	8	18	2
Juin	18	2	14	10	19	4	15	

CANAL DE GRENVILLE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buscs des écluses nos 3 et 7, canal de Grenville, durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Ecluse n° 3, busc inférieur.				Ecluse n° 7, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1898.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	19	3	15	6	16	6	13	0
Août	15	5	14	5	12	10	11	11
Septembre	14	9	14	0	12	0	11	9
Octobre	17	6	14	4	15	0	11	9
Novembre	17	7	16	4	15	6	14	0
Décembre	19	9	15	4	13	11	13	3
1899.								
Janvier	22	0	16	6	13	6	12	11
Février	21	9	17	3	12	10	12	0
Mars	17	1	15	3	12	2	12	0
Avril	25	4	14	6	21	6	12	1
Mai	28	1	22	6	24	3	19	2
Juin	23	2	18	7	19	8	16	0

CANAL LACHINE.

ÉTAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice clos le 30 juin 1899.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1898.			$ c.	$ c.	$ c.
10 août	Vapeur *Belmont*	S. Filgate	42 00		42 50
24 "	" *Turret Chief*	F. B. Horsfall	10 00		10 00
26 oct	Goélette *A. M. Ash*	M. Mackie	5 00	10 00	15 00
7 nov	Barge *Lapwing*	Kingston & Montreal Forwarding.		176 41	171 41
1897.					
19 mai	Remorqueur *Nellie Reid*	A. Lomer		10 00	10 00
1er juin	Barge *Metacomet*	I. Brakly		30 00	30 00
19 "	Remorqueur *H. Larose*	H. Larose	5 00		5 00
20 "	Barge *Ivonne*	A. Laplante	20 00		20 00
		Totaux	82 00	226 41	308 41

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT.
PETERBOROUGH, 3 octobre 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous pli le rapport annuel sur les travaux confiés à mes soins pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Le canal de la Trent est un terme qui s'applique à plusieurs étendues d'eau situées pour la grande partie le long de la vallée de la Trent, entre la baie de Quinté, sur le lac Ontario, et la baie Georgienne, sur le lac Huron, lesquelles, dans leur condition actuelle, ne forment point cependant une navigation continue. L'objet des présents travaux est de relier ces différentes étendues d'eau de façon à former une ligne continue de navigation. Un coup d'œil jeté sur une carte du district indiquera combien le canal à faire ou à améliorer sera court comparativement à la longueur de ses beaux et profonds lacs et rivières, auxquels la nature a déjà pourvu. La distance totale entre le lac Ontario et le lac Huron est d'à peu près 200 milles. Si l'on utilise les nombreux lacs et rivières, et si l'on profite de la disposition du terrain pour inonder certaines étendues, il n'y aura pas plus de 15 à 20 milles de canal réel, espère-t-on. Dès 1835 le gouvernement impérial avait choisi cette route comme étant la plus naturelle et la plus praticable pour établir une voie par eau entre le lac Ontario et le lac Huron, et il a dépensé des sommes considérables pour mettre ce projet à exécution. En réalité le gouvernement vota à cette époque une somme suffisante pour construire la partie entre le lac Ontario et le lac Balsamier (*Balsam Lake*). Les travaux alors faits ont toujours été utilisés depuis pour le trafic local. Quand les deux divisions actuellement en voie de construction seront terminées il y aura une ligne continue de navigation entre les chutes de Heely et les ports du lac Simcoe, une distance d'environ 160 milles. Bien qu'on ait pourvu à un tirant d'eau de 6 pieds sur tous les seuils, on a cependant acheté tous les terrains qu'il faudra inonder pour avoir un tirant d'eau de 8 pieds sur les nouvelles sections en voie de construction, en sorte que si l'on a besoin d'un tirant d'eau de 8 pieds on pourra l'obtenir à un coût additionnel relativement faible.

La profondeur de l'eau dans les différents lacs et rivières donnerait un tirant d'eau de 10 à 15 pieds, excepté à quelques endroits dans le voisinage des battures, où la profondeur ne dépasse pas 8 pieds.

ENTRETIEN.

La navigation s'est fermée sur le bief d'en haut le 17 novembre 1898, pour se rouvrir le 1er mai 1899. Sur le bief d'en bas la navigation s'est fermée le 26 novembre 1898 et elle a été rouverte le 21 avril 1899.

L'eau s'est maintenue sur les buscs des écluses à une hauteur très passable pendant toute la saison, bien qu'il y ait lieu à beaucoup d'améliorations relativement à la régularisation de l'eau dans les différents biefs. L'eau se trouve administrée par trois différentes autorités, savoir, le gouvernement fédéral, le gouvernement d'Ontario et les commerçants de bois ; en conséquence, il n'est pas surprenant qu'il y ait des plaintes pendant un temps de sécheresse. Comme la contrée drainée est immense et que le pays se déboise d'année en année, il devient plus difficile de régler l'eau convenablement. La régularisation de l'eau entre Peterborough est aussi dans les circonstances actuelles très peu satisfaisante. Comme les moulins de Lakefield emploient tout le surplus de l'eau pendant que l'eau est basse, toute cessation temporaire dans l'exploitation des moulins arrête presque le cours de l'eau, et en conséquence les moulins situés plus bas sont souvent obligés de chômer pendant un certain temps. Si l'on obligeait les propriétaires de moulins de Lakefield d'avertir le gardien du barrage à Lakefield, quand il leur faut suspendre temporairement leur exploitation pour faire des réparations, on ferait disparaître la cause des plaintes.

Le nombre total des éclusages pendant la saison a été 3,772. Cela ne représente pas cependant d'une façon exacte le trafic de ce canal, attendu que sur quelques-unes

des plus longues étendues les steamers ne traversent aucune écluse, de sorte qu'on n'y tient point de notes du trafic. Il y a environ vingt vapeurs sur le bief entre Lakefield et le lac Balsam et sept sur le bief entre Peterborough et les chutes de Heely, et plusieurs sur le lac Simcoe.

RÉPARATIONS.

Les réparations suivantes ont été faites :—

CHISHOLMS.

Le barrage de cette station est en très mauvais état et ne peut pas maintenir l'eau au niveau convenable. Il faudra en construire un nouveau avant l'ouverture de la navigation. L'écluse et le canal sont dans un assez bon état.

CHUTES DE HEELY.

Le barrage à cet endroit est dans un bon état et ne demande que de menues réparations.

HASTINGS.

Pendant les grandes eaux du printemps, la glace a fait une brêche dans le vieux barrage, au nord des pertuis qui ont été construits l'automne dernier. Le dégât a été réparé provisoirement.

PETERBOROUGH.

Le tablier du pertuis de l'est a été renforcé, et on y a placé une nouvelle plateforme pour les treuils.

LAKEFIELD.

On a réparé la plateforme au-dessus du barrage et on a renforcé avec du gravier le côté est du barrage.

POINTE DE YOUNG.

Les extrémités d'amont et d'aval de la glissoire pour les canots au-dessus du barrage ont été enlevées par la glace au printemps. Les réparations nécessaires ont été faites.

CHUTE DE BURLEIGH.

On a fait de grandes réparations au barrage. Ce dernier a toujours eu des fuites assez considérables, et dernièrement elles étaient devenues telles que l'eau n'atteignait plus le niveau voulu pour la navigation. Tout le menu gravier avait été emporté en avant du barrage et il ne restait plus que les grosses pierres. On a renouvelé le revêtement en bois du barrage et on l'a remblayé en gravier.

BOBCAYGEON.

On a placé du nouveau cribwork à l'entrée supérieure du canal et remplacé le vieux quai par un nouveau débarcadère. Le radier de l'écluse a aussi été réparé.

CHUTES DE FÉNELON.

Dans le cours du printemps le pertuis qui traverse le quai s'est engorgé de bois de dérive, et la force de l'eau descendant de la côte a brisé l'aqueduc et emporté une partie du quai. Les réparations nécessaires ont été faites.

LA DRAGUE "OTONABEE".

La coque de cette drague est quelque peu faible pour les travaux exécutés récemment. Il a fallu reconstruire le lit de la machine et renforcer la coque au moyen d'étais et de traverses. On a aussi visité la machine.

LE REMORQUEUR "EMPIRE".

On a renouvelé la membrure de la poupe à la proue et aussi les poutres de support pour la machine.

SERVICE DES BOUÉES.

On a repeint les vieilles bouées et on en a placé de nouvelles où il y avait lieu.

REVENU.

On a acheté un chalan d'occasion et on l'a reconstruit pour qu'il serve de chalan de dragage.

HASTINGS.

Le vieux barrage à Hastings est un barrage plat. Le bois en était pourri et la construction n'était plus sûre On a démoli une partie de ce barrage que l'on a remplacé par deux ventelles. La même chose est à faire au reste du barrage.

Les chalans de minage et le dragueur ont été employés pendant environ cinq mois à enlever du roc et à pratiquer un nouveau chenal d'une profondeur suffisante pour la navigation. Il n'était pas encore fini à la fin de l'année.

CAPITAL.

CONSTRUCTION.

Section n° 1.—Division du lac Simcoe au lac Balsamier.

L'entreprise de cette section a été donnée à M. Andrew Onderdonk le 22 avril 1895.

Les travaux de cette section ont marché très lentement. Il n'y a jamais été employé plus qu'un petit nombre d'hommes, pendant toute la saison. Il reste très peu de chose à faire et l'entreprise devrait prendre fin cette année.

Section n° 1.—Division Peterborough-Lakefield.

Cette entreprise a été adjugée à MM. Brown, Love et Aylmer le 17 août 1895.

Les travaux n'ont pas été interrompus, mais n'ont pas été poussés très rapidement. L'entreprise devrait être terminée à la fin de la présente saison, à l'exception des superstructures en béton aux pieds de l'entrée d'amont et de l'entrée d'aval à Lakefield, et de l'enlèvement des roches du lit de le rivière en aval de Lakefield.

Section n° 2.—Division Peterborough-Lakefield.

Cette entreprise a été adjugée à MM. Corry et Laverdure le 21 mai 1896.

La plupart des travaux de cette section ont été terminés à l'exception de l'écluse, n° 6 et de la maçonnerie et des fouilles pour l'écluse hydraulique. Les travaux de l'écluse hydraulique ont été très lents, et à moins qu'il y ait beaucoup de changement sous ce rapport cette maçonnerie ne sera pas prête à recevoir la superstructure en acier avant

la fin de la saison prochaine. L'écluse n° 6 devrait être terminée cette année ainsi que le reste des travaux, à l'exception de ceux de l'écluse hydraulique.

Ecluse hydraulique.

L'entreprise de la superstructure en acier de cette écluse a été adjugée à la Dominion Bridge Company. La date fixée pour l'achèvement de cette entreprise est le 1er mai 1900, mais les entrepreneurs de la maçonnerie ne seront pas assez avancés pour que la superstructure puisse être commencée avant la fin de la saison prochaine, et l'écluse ne sera pas ouverte à la circulation avant 1901.

OUTILLAGE.

Le dragueur *Otonabee* avec les chalans à bascule et les chalans de minage ont été employés continuellement à Bobcaygeon, et par les entrepreneurs sur la section n° 1, au lac Balsamier, et sur la section n° 1, à Lakefield.

L'appareil à lever les pierres a été employé à Hastings, au creusage du chenal navigable.

Le remorqueur " Empire".

Le remorqueur *Empire* a été bien employé durant l'année à servir la drague, à poser les bouées dans le chenal navigable, à délivrer le bois de charpente aux différents travaux, et à remorquer des chalans employés à l'étanchement des barrages, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur dirigeant.

A M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Député du ministre et ingénieur et chef,
Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum du niveau de l'eau à chacune des écluses du canal de la Trent pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Station.	1898.											
	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.	
	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.
	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces
Hastings	6 11	6 10	6 10	6 8	6 11	6 8	7 0	6 9	6 10	6 7	6 3	6 7
Peterborough	7 3	6 4	7 2	6 1	7 0	6 5	7 1	6 0	6 10	6 3	.....	.....
Lakefield	5 6	5 0	5 7	5 0	5 7	5 0	5 7½	4 11	5 4	4 11	5 5	5 1
Young's-Point	6 5	5 4	5 4	4 11	5 3½	5 1½	5 4½	4 11	6 0	5 4	6 3	5 4
Burleigh-Falls	5 6	4 8	5 9	4 2	5 0	4 8	5 2	4 8	4 11	4 6	.....	.....
Lovesick	6 2	5 4	5 9	4 6	5 5	4 11	5 9	4 7	6 0	5 5	.....	.....
Buckhorn	6 6½	6 0	5 10½	5 4	5 5	5 0	5 0	4 10	5 0¼	5 0	5 2½	5 0
Bobcaygeon	6 11	6 3	6 9	6 4	6 8	5 9½	5 9	5 6	6 6	5 7	6 7	6 4
Chutes-Fénelon	6 3	5 6	6 4	5 10	5 9	4 10	5 9	5 0	6 4	5 10	6 1	5 9

Station.	1899.											
	Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.	
	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.	Maximum	Minimum.
	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces	pds. pces
Hastings	7 4	6 5	6 8	6 1	7 1	6 1	9 2	7 2	9 4	7 10	8 3	7 6
Peterborough	5 8	4 6	5 4	4 10	8 1	4 6	9 11	8 1	9 11	8 4	9 0	8 0
Lakefield	5 7	5 3½	5 5	5 0	6 2	4 10½	8 5	5 11½	8 5½	5 10	6 9	5 9
Young's-Point	7 3	6 4	7 1½	6 4	6 9½	6 1	11 1½	6 10	11 1	7 10	8 9½	7 3
Burleigh-Falls	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 4	4 10	6 3	5 4	6 4	5 7
Lovesick	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 5	7 5	9 7	8 1	8 9	7 6½
Buckhorn	6 1¼	5 2½	6 2	5 7½	5 5	6 7	9 4½	6 5¾	9 3	7 0½	7 5	6 8½
Bobcaygeon	6 8	6 4	6 7	6 2	7 1	6 1	7 5	6 9	7 4	7 0	7 4	6 9
Chutes Fénelon	6 4	5 10	5 10	5 6	6 4	5 8	8 4	6 0	8 0	6 1	6 8	6 0

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur dirigeant.

CANAL RIDEAU.

Bureau de l'Ingénieur dirigeant,
Ottawa, 7 juillet 1899.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux qui ont été faits sur le canal Rideau sous ma direction dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

La navigation, suspendue le 25 novembre à Ottawa et le 23 à Kingston-Mills, a repris le 2 mai aux deux endroits.

La hauteur d'eau maintenue durant la saison de navigation a été excellente dans tous les biefs, et l'on n'a nulle part été incommodé par défaut d'eau.

Cette année la durée des grandes eaux a été à peu près la même que d'ordinaire ; mais bien qu'elles n'aient pas eu la violence qui a marqué celles de l'année dernière, elles ont cependant causé, à la station de Blacks-Rapids, beaucoup de dégâts, dont je parlerai plus loin.

Les principaux travaux et réparations exécutés aux différents ponts et écluses sont les suivants :

OTTAWA.

On a reconstruit deux portes d'écluses. On a renforci et exhaussé les quais à l'extrémité sud du bassin et on a élargi et macadamisé la chaussée le long des quais. On a mis une grande quantité de pierre concassée dans les trous causés par l'eau du côté ouest de la grande tranchée profonde en dedans des palplanches. On a construit un trottoir du côté de l'est du canal depuis la rue Sparks jusqu'au magasin de Bate & Co. On a rejointoyé l'écluse n° 7, qui est maintenant en assez bon état. Cependant toute la maçonnerie des huit écluses laisse grandement à désirer, et tôt ou tard il y aura beaucoup à dépenser pour la renouveler.

PONT DE STEWARTON.

Les fondements en pierre de la maison du gardien ont été réparés. Le pilier pivotal de ce pont subit un tassement continuel et a besoin d'être surveillé.

PONT DE LA RUE BANK.

On a fait diverses menues réparations à la maison du gardien. Le nouveau pont d'acier a donné toute satisfaction.

ECLUSES DE HARTWELL.

On a fait diverses menues réparations à la maçonnerie des écluses. On a construit une étable près de la maison éclusière et ajouté une cuisine à la maison du manouvrier. On a exhaussé et élargi le barrage du côté sud du canal à partir de la rue Concession jusqu'à la traversée du chemin de fer *Saint-Lawrence and Ottawa* ce qui était fort nécessaire. Le chemin de halage qui conduit du pont mobile aux écluses avait ce printemps beaucoup souffert de la gelée, l'affaissement des bords s'étendant souvent jusqu'aux traces des roues. Tout cela a été réparé et on a construit dans l'eau un mur en pierres sèches pour protéger les talus.

ECLUSES DE HOGSBACK.

Le pont mobile sur l'écluse d'amont a été réparé. On a aussi réparé le tablier en aval du vieux barrage. On a construit dans l'eau environ 500 pieds de mur en pierre

sèche le long du chemin de halage, pour protéger les talus qui s'affaissaient comme à Hartwell. Cet ouvrage a coûté beaucoup d'argent, mais était nécessaire pour préserver le chemin et empêcher l'éboulement des bords.

Comme la vieille brèche dans la levée du canal, à environ mi-chemin entre Hartwell et Hogsback, s'affaissait de nouveau, j'ai fait construire un mur en pierre sèche au pied de la brèche pour retenir l'argile que j'y ai fait déposer pour rétablir le niveau. On a creusé un puits pour la maison éclusière ; on a acheté une nouvelle embarcation et construit une remise pour l'y garder.

BLACK-RAPIDS.

Le pier latéral du long barrage, qu'avait détruit la glace, a été reconstruit l'hiver dernier. Les piers d'amarrage en aval de l'écluse ont été reconstruits au-dessus du niveau des basses eaux. On a reconstruit le grillage de deux orifices et posé quatre poulies neuves. Ce printemps la glace a forcé la palée des poutrelles du côté ouest du déversoir de trop plein de l'ouest. Elle tint bon jusqu'au 24 mai, mais elle finit par céder et les poutrelles furent emportées dans la rivière. On fit les réparations provisoires nécessaires sans inconvénients pour la navigation, mais le 30 du même mois le batardeau se brisa et il fallut épuiser tout le bief supérieur avant de pouvoir faire les réparations voulues. Heureusement l'accident s'était produit un vendredi dans l'après-midi, de sorte qu'avant que l'eau pût être suffisamment abaissée, le samedi soir, toute la charpente était taillée et prête à monter. Dimanche soir la construction était faite, et lundi matin, à 10 heures, le bief vidé était rempli, de sorte que la navigation n'a réellement été interrompue qu'environ deux jours. Le côté d'aval du barrage en terre a été beaucoup rongé au printemps par le remous causé par les déversoirs de trop-plein. Cependant tout est en sûreté pour la présente saison, et les réparations nécessaires seront faites l'hiver prochain.

ÉCLUSES DE L'ILE LONGUE.

Le busc d'amont de l'écluse n° 2, qui devait être reconstruit l'année dernière, mais qui n'avait pu l'être à cause de la crue des eaux, l'a été l'hiver dernier par nos propres maçons. Les piers en amont de l'île Longue et à Manotick ont été reconstruits à partir du niveau des eaux basses. Le barrage à Manotick a été replanchéié. On a acheté trente-cinq poutrelles pour le barrage de Manotick et trente-six pour le barrage aux écluses. On a posé de la clôture en fil métallique autour de la station. L'ouvrage en palplanches, de 10 pouces sur 10 pouces et 24 pieds de longueur, au déversoir de trop-plein, a été terminé cet été, et ne saurait réussir mieux à retenir l'argile dans les ailes.

PONT TOURNANT DE MANOTICK.

Menues réparations et peinturage par le gardien.

PONT DE WELLINGTON.

Menues réparations et peinturage par le gardien.

BECKETT'S-LANDING.

Madriers renouvelés ici et là et peinturage par le gardien du pont.

ÉCLUSES DE BURRITT'S-RAPIDS.

Diverses menues réparations à la station et aux levées. Clôture en fil métallique construite le long du terrain du canal. Le gardien du pont est en ce moment occupé à peindre le pont tournant dans le village et la clôture aux abords du pont.

On a acheté et placé au pont une lampe à signaux rouge et verte.

ÉCLUSES DE NICHOLSON.

Menues réparations diverses à la station. Le déversoir de décharge a été endommagé par la glace ce printemps, et il a d'abord été impossible d'y mettre les poutrelles. On a néanmoins fait des réparations provisoires, et tout le déversoir sera reconstruit l'hiver prochain.

ÉCLUSE DE LA CARRIÈRE DE CLOW.

Menues réparations diverses à la station.

ÉCLUSES DE MERRICKVILLE.

Menues réparations diverses à la station. On est à peindre les ponts sur l'écluse et le déversoir, ainsi que les clôtures des abords. La maçonnerie est en mauvais état. Je me propose de reconstruire l'hiver prochain le mur du sud du bassin supérieur et aussi les musoirs en aile de l'écluse d'amont.

ÉCLUSE DE KILMARNOCK.

Menues réparations diverses à la station. On a réparé et élargi le barrage de façon à permettre aux voitures d'y passer, et on a démoli le vieux pont en bois rond qui servait auparavant aux voitures. L'hiver prochain on approfondira de 2 pieds la tranchée d'aval, ce qui sera d'un grand avantage pour la navigation.

ÉCLUSE D'EDMOND.

On a remplacé par de nouvelles clôtures en fil métallique autour du terrain les vieilles clôtures en bois, qui étaient pourries. On a construit une étable près de la maison éclusière, posé du gravier sur le passage, et fait des menues réparations à la station.

ÉCLUSES D'OLD-SLY.

Busc d'aval de l'écluse d'aval réparé et lambrissé en palplanches. On a réparé le pont mobile sur l'écluse d'amont, mais il faudra le reconstruire l'hiver prochain. On a exhaussé le barrage de 2 pieds avec de la pierre concassée et on a couvert de gravier le chemin qui conduit à l'écluse.

ÉCLUSES ACCOLÉES DE SMITH'S-FALLS.

On a reconstruit une des portes. On a exhaussé et renforcé le mur du bassin depuis le déversoir de trop-plein jusqu'aux abords du pont tournant, et on y a posé un solide garde-fou en fer.

ÉCLUSE SIMPLE DE SMITH'S-FALLS.

Réparations générales à la station et aux levées. On a ajouté une cuisine d'été à la maison de l'éclusier et construit une veranda autour de la maison.

ÉCLUSE DE POONAMALIE.

Menues réparations diverses à la station et à la levée. Cuisine ajoutée à la maison éclusière. Le barrage en poutrelles qui traverse la tranchée d'amont est en mauvais état et on le reconstruira l'hiver prochain.

BRANCHE DE PERTH.

Menues réparations diverses aux écluses et à la station. Les ponts de fer à Perth avaient besoin de légères réparations qui ont été faites. Le barrage à Beveridge's-Bay a été en partie brûlé du côté d'aval la semaine dernière. Autant que j'ai pu me renseigner, des personnes inconnues avaient abandonné un feu de camp pendant un grand vent. La navigation n'en souffrira cependant pas ; mais il y aura plusieurs rangées de pièces de bois à remplacer l'hiver prochain.

PONT D'OLIVER'S-FERRY.

Le gardien a fait de menues réparations au tablier. La partie tournante sera reconstruite l'hiver prochain.

ÉCLUSE DES ÉTROITS.

Menues réparations à la maison éclusière et à celle du manouvrier. On a reconstruit les approches du pont tournant. On a acheté six poutrelles nouvelles pour le déversoir de trop-plein, et on a revêtu de pierres et rempli de gravier le long barrage.

ÉCLUSE DE NEWBORO'.

On a reconstruit deux portes d'écluse. On a réparé le barrage à la tête de la tranchée. On a posé quatre poulies à chaînes et fait diverses réparations à la clôture et à la maison éclusière.

ÉCLUSE DE CHAFFEY.

On a reconstruit une porte. On a reconstruit le pont tournant sur l'écluse. On a acheté des contre-châssis pour la maison éclusière, et fait de menues réparations à la station.

ÉCLUSE DE DAVIS.

On a ajouté à la maison éclusière une petite cuisine d'été, et fait de menues réparations à la station. Il y a besoin d'un puits à la maison éclusière : l'eau potable dont on se sert aujourd'hui vient d'une source qui est très éloignée. Le manouvrier, dont le logis est de l'autre côté de l'écluse, puise aussi son eau à la même source.

ÉCLUSE DES CHUTES DE JONES.

Reconstruit une porte d'écluse. Réparé les approches du pont tournant et le garde-fou du pont. Arrêté avec un lambrissage de pin la fuite dans le déversoir du bassin. Recouvert le magasin en bardeaux. Menues réparations au barrage de Morton et en général à la station. Le musoir en aile d'aval du côté ouest de l'écluse d'amont à besoin d'être démoli et reconstruit. Nos maçons tirent, en ce moment, la pierre nécessaire de la carrière, et l'ouvrage se fera cet été.

PONT DE BRASS'S-POINT.

Menues réparations au garde-fou du pont et à la travée mobile. On a fait une petite allonge à la maisonnette du gardien du pont.

ÉCLUSE DE BREWER'S-MILLS EN HAUT

Reconstruit le pont tournant sur l'écluse inférieure. On a bétonné et réparé le busc n° 3, deux batardeaux ayant été construits pour épuiser l'écluse. On a posé des

grillages neufs à quatre trous-d'hommes. On a restauré la maison éclusière (qui n'avait pas servi depuis plusieurs années, vu que l'éclusier, mort l'année dernière, demeurait dans sa propre maison) ; on y a ajouté une cuisine et on a construit une étable. On a fait diverses réparations de peu d'importance.

ÉCLUSE DE BREWER'S-MILLS EN BAS.

On a ajouté un étage à la vieille maison éclusière, qui n'était plus habitable sans cela. On a réparé le déversoir de décharge et fait des réparations générales à la station. On est à reconstruire la jetée d'amarrage à la tête de l'écluse à partir de la ligne d'étiage. On a mis du gravier sur les levées.

KINGSTON-MILLS.

On a posé quatre poulies à chaînes, un cadre de pertuis et deux passerelles sur les portes. On a posé, l'hiver dernier, plusieurs pièces de couronnement et des chardonnettes. Nos maçons sont occupés à sortir de la carrière, à Elgin, plusieurs pierres de grandes dimensions qui seront mises en place l'hiver prochain. On a latté et crépi une des maisonnettes du manouvrier et recouvert en bardeaux la maison éclusière, dont on a aussi reconstruit la cheminée. On a mis sur les jetées une grande quantité de gravier et de pierre, et fait des réparations à la station en général.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les employés des écluses ont rejointoyé la maçonnerie des écluses ; le ciment employé à cette fin, 300 barils de White Cross Portland, a été fourni à l'entreprise par MM. Belhouse, Dillon & Co., de Montréal. Les employés ont aussi peint les maisons éclusières, les portes d'écluses, les ponts, etc. ; la peinture (3,500 livres de céruse et de noir, a été fournie à l'entreprise par MM. McDougal et Cuzner, d'Ottawa. L'entreprise pour la fourniture et la livraison de 6,000 pieds cubes de chêne blanc pour les réparations de l'hiver prochain a été accordé à MM. Cameron & Co., d'Ottawa.

OUTILLAGE DE DRAGAGE.

Le dragueur *Rideau* a été employé tout l'été entre Kingston-Mills et la ville de Kinsgton à creuser le chenal à travers le marais, à l'exception de six semaines employées à draguer près du terrain de l'exposition à Ottawa. On construira l'hiver prochain la coque de ce dragueur, c'est pourquoi les réparations ont été aussi peu considérables que possible ce printemps.

Le remorqueur *Shanley* a été employé l'été dernier à servir le dragueur, délivrer les provisions, etc., poser les bouées, enlever le bois et les souches du chenal, et aux voyages d'inspection. Il a dû subir ce printemps plus de réparations que d'ordinaire, attendu que l'automne dernier la glace l'avait fortement avarié. Il est maintenant blindé en tôle à chaudière au niveau de l'eau, ce qui le garantira à l'avenir de pareil accident. On a acheté un youyou neuf et posé deux porte-manteaux du côté de bâbord, ce qui vaut mieux que remorquer l'embarcation en arrière. Nous avons eu plusieurs embarcations brisées dans les écluses par suite de ce qu'elles étaient remorquées en arrière.

Les quatre chalans à bascule sont en assez bon état, mais pourraient sans grands frais être mis presque aussi bons que neufs. Le chalan au charbon est en excellent état.

Ci-joint se trouve un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau pour chaque mois de l'année aux écluses d'Ottawa et de Kingston-Mills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILLIPS,

Ingénieur dirigeant.

A M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Député du ministre et ingénieur en chef,

Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les seuils d'aval des écluses à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, pour chacun des mois de l'exercice clos le 30 juin 1899.

CANAL RIDEAU.

Ottawa.						Kingston-Mills.					
Maximum.			Minimum.			Maximum.			Minimum.		
	pds.	pces		pds.	pces		pds.	pces		pds.	pces
2 juillet........	14	6	31 juillet........	10	0	1er au 5 juillet.	8	0	22 au 31 juillet..	7	10
1er août........	9	11	31 août	8	6	1er août.......	7	10	26 au 31 août....	7	5
10 sept..........	8	9	20 au 22 sept....	8	1	1er sept........	7	5	29 et 30 sept.....	7	0
31 oct..........	12	4	1er oct..........	8	1	1er au 17 oct...	7	0	18 au 22 oct.....	6	11
1er et 2 nov.	12	4	12 nov...........	11	0	26 au 30 nov....	7	1	7 au 18 nov.....	6	11
1er déc..........	11	3	30 et 31 déc.....	9	8	1er au 21 déc...	7	1	11 au 31 déc.....	7	0
1er et 2 janv....	9	7	10 au 31 janv....	9	5	23 au 31 janv...	7	1	1er au 22 janv...	7	0
10 au 15 fév... .	9	4	16 au 20 fév	9	3	1er au 9 fév....	7	0	10 au 21 fév.....	6	11
31 mars..	10	8	1er au 6 mars...	9	4	29 au 31 mars..	7	4	2 au 12 mars...	6	11
30 avril..... ...	21	9	1er avril..	10	8	23 au 30 avril..	7	10	1er avril..	7	4
8 mai.....	25	6	29 mai.....	18	0	22 au 31 mai..	8	1	1er mai.........	7	10
1er au 6 juin	20	0	30 juin	14	7	1er au 16 juin..	8	1	17 au 30 juin....	8	0

A. T. PHILLIPS,
Ingénieur dirigeant.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 7 juillet 1899.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT,
CORNWALL, 1er juillet 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1899, sur les travaux d'agrandissement des canaux de cette division.

CANAL DE CORNWALL.

(Ouvert au trafic en 1843.)

Le canal a une chute d'écluse totale de 48 pieds et sert à éviter les rapides du Long-Saut.

Il s'étend vers l'ouest depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles.

Il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, sur un terrain allant en pente rapide vers le fleuve, et à une élévation considérable (généralement d'environ 30 pieds) au-dessus de celui-ci.

En suivant de près le bord du fleuve il fallut élever de hauts remblais, qui, imparfaitement construits (comme cela s'est trouvé), ont, en certaines circonstances, été exposés à de fréquents éboulements, accompagnés de tassement—chose qui, comme en 1888, entraîne de très graves conséquences.

Les travaux d'agrandissement actuellement en marche comprennent le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal primitif, le renforcement et la protection des levées, la construction de nouvelles écluses plus vastes, de canaux d'alimentation, de ponts, etc., etc. En outre, et cela n'était pas inclus dans l'entreprise primitive, il y a les réparations ou renouvellements des fondements et la restauration générale de la maçonnerie avariée des vieilles écluses 15, 16, 17, 18, 19 et 20, et l'adaptation du bassin entre les écluses 15 et 16 aux fins d'une cale sèche.

La construction des barrages, du déversoir, etc., en rapport avec le chenal de l'île du Sheik, y compris la porte auxiliaire et le barrage automatique à l'écluse 20.

La superstructure en maçonnerie et le brise-glace au pier de l'entrée d'amont.

Les principaux de ces travaux, les barrages à l'île du Sheik, sont destinés à améliorer le chenal et à remédier aux inconvénients que présentent les levées sinueuses et imparfaitement construites qui se trouvent à l'ouest du village de Mille-Roches, compris dans les entreprises 6 et 7 et partie de 5 et 8 qui ont été abandonnées.

Le changement à l'alignement a été jugé nécessaire par le fait que les navires de la classe pour laquelle le canal devait être agrandi auraient beaucoup de difficultés à y naviguer, et que sur certaines courbes, à l'ouest de Mille-Roches, il serait à peu près impossible pour des navires d'une forte dimension de passer l'un à côté de l'autre.

La porte auxiliaire et le barrage qui s'y rattache à l'écluse n° 20 ont été construits pour protéger les biefs d'aval en cas d'accident aux écluses qui retiennent le grand volume d'eau, à vrai dire le lac, entre les barrages à l'île du Sheik.

L'agrandissement de l'entrée d'aval ou de l'est (section n° 1) a été commencé en 1876, et, sauf l'ancienne écluse n° 17, ainsi que le déversoir et le coursier des moulins, a été terminé en 1882.

La section n° 10 (entrée d'amont), qui avait été commencée en 1884, a été achevée en 1895, à l'exception de l'entrée.

En 1888, le reste des travaux nécessaires pour compléter l'agrandissement du canal ont été adjugés à l'entreprise, et sont virtuellement finis.

Et en 1893, l'entreprise pour la section n° 4 a été modifiée de manière à comprendre la construction des barrages de l'île du Sheik, qui sont achevés à l'heure qu'il est, et

les entreprises pour les sections nos 9 et 7, et certaines parties des sections nos 5 et 8, ont été aunulées.

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Cornwall....	2	Wm. Davis et Fils.......	5 nov. 1888.
Ecluse n° 19...........	3	"	"
Maple-Grove.................	4	"	"
Barrage de l'île du Sheik . .	....	"	19 juin 1893.
Mille-Roches.	5	The Gilbert Blasting and Dredging Co.	2 nov. 1888.
Moulinette	6	" " ..	"
Sand-Bridge..................	7	" " ..	"
Long-Saut.	8	" " ..	"
Dickenson's-Landing	10	Jocks, Delorimier et Broder...........	7 avril 1884.

NOTE.—La section n° 2 comprend le parachèvement de la section n° 1. La section n° 4 comprend les barrages de l'île du Sheik. La section n° 8 est contiguë à la section n° 10.

Ces ouvrages sont maintenant terminés, à l'exception de quelques travaux qui restent à faire à la porte auxiliaire en amont de l'écluse n° 20, section n° 4, et pour élargir et redresser l'entrée supérieure, section n° 10.

Les progrès des derniers travaux sur cette entreprise ont été loin d'être satisfaisants.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

CANAL DE LA POINTE-À-FARRAN.

(Ouvert à la navigation en 1847.)

Ce canal a à peu près $\frac{3}{4}$ de mille de longueur et une chute d'écluse de $3\frac{1}{2}$ pieds.

Il sert à éviter un court rapide en amont du village de la Pointe-à-Farran, situé à environ 5 milles à l'ouest du village de Dickinson's-Landing, tête du canal de Cornwall.

L'agrandissement de ce canal ayant été autorisé, des annonces demandant des soumissions ont été publiées le 9 mai 1897. Le 1er juin, un contrat d'entreprise a été passé avec la Canadian Construction Co., les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899. Le délai a depuis été prolongé jusqu'au 1er mai 1899.

L'entreprise commence à la pointe à Farran, à l'entrée du canal, et s'étend à l'ouest jusqu'à Empey's-Bay, en amont de l'ancienne entrée.

Le nouveau plan est de former une nouvelle entrée d'aval, au nord de celle dont on se sert aujourd'hui, et en dehors de l'influence du " grand remous " au pied du rapide, aussi de construire une nouvelle écluse s'étendant de l'eau profonde vers l'ouest à un point environ deux cents pieds en amont de l'ancienne écluse, et presque parallèle à cette dernière, d'approfondir et de redresser le chenal actuel jusqu'à la tête de l'ancien canal, et le prolonger à travers la pointe Avoyon jusqu'à la baie Empey's, distance d'environ 7,000 pieds.

On ne touchera pas à l'ancienne écluse, excepté en ce qui concerne les réparations nécessaires qui pourraient être requises pour que l'on puisse s'en servir en cas d'accident qui surviendrait à la nouvelle.

Les fondements en bois d'équarrissage et en béton pour la nouvelle écluse ont été terminés en octobre 1898.

La maçonnerie de cette écluse a été continuée jusqu'au 10 novembre 1898, puis reprise le 20 avril 1899, et est maintenant presque terminée, 24,800 verges cubes de maçonnerie ayant été posée dans le cours de l'année.

Les portes ont été ajustées et mises en place entre le 11 et le 16 mai 1899, et l'écluse est maintenant en état de servir.

Au moyen de pelles à vapeur et de dragueurs on a sorti une grande quantité de déblais du prisme du canal ainsi que de la tranchée de l'écluse.

Du côté du sud du canal la levée est presque terminée, et le cribwork aux entrées d'amont et d'aval est très avancé.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

(Ouvert à la navigation, 1847.)

La chute d'écluse de ce canal est de 11½ pieds ; il a été construit pour éviter les rapides du "rapide Plat" et s'étend depuis le village de Morrisburg jusqu'à la baie de Flagg.

Les travaux donnés à l'entreprise et maintenant finis sont les suivants :—

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Morrisburg	1	Poupore et Fraser	26 janvier 1891.
Mariatown	2	Weddell Dredging Co	12 " 1891.
New-Road	3	Poupore et Fraser	26 " 1891.

NOTE.—La modification de l'alignement à l'est de l'écluse n° 24, autrefois la section n° 4, est comprise dans la section n° 3.

Ces entreprises sont terminées et l'on a envoyé les évaluations finales des sections 2 et 3.

Celle de la section 1 sera finie à la fin de l'année.

CANAL DES GALOPS.

(Livrée à la navigation en 1847.)

SECTION DE L'IROQUOIS.

L'agrandissement de la partie de ce qui est connu sous le nom de canal des Galops ayant été autorisé, des soumissions pour la section de l'Iroquois ont été demandées au moyen d'annonces le 17 avril 1897. Le 20 mai, le contrat d'entreprise a été passé avec MM. Larkin et Sangster, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

Le délai fixé pour l'achèvement a été ensuite prolongé jusqu'au 30 janvier 1900.

L'entreprise commence à l'Iroquois, l'entrée de l'est du canal, et s'étend à l'ouest jusqu'à Presqu'île, distance d'environ 16,000 pieds. Le nouveau plan est d'exhausser de 6 pieds le niveau du canal, c'est-à-dire au niveau minimum connu de l'eau dans le fleuve Saint-Laurent en amont de l'écluse de prise d'eau, et par ce moyen de se dispenser sur la ligne principale de navigation, de l'écluse d'ascension n° 26 à Cardinal, laquelle sera dorénavant reliée avec le fleuve pour la commodité du village de Cardinal, des moulins et du cabotage.

La quantité totale des fouilles en terre dans cette section s'est élevée à 320,000 verges cubes. Sur cette quantité, 12,000 verges cubes ont été draguées à l'entrée d'aval du canal, environ 18,000 verges cubes ont été tirées de la tranchée de l'écluse, 118,000

verges cubes sorties du prisme du canal à l'ouest de l'écluse, et environ 170,000 verges cubes de la tranchée de prise d'eau.

La quantité totale d'excavation dans le roc, à l'entrée d'aval, à la tranchée de l'écluse et dans le prisme du canal, a été d'environ 65,000 verges cubes.

La pose de la maçonnerie pour les fondements des bajoyers à l'Iroquois a commencé le 20 juin 1898 et a été dès lors poussée jour et nuit avec tant de vigueur, que le 22 décembre 1898, quand on a suspendu ces travaux pour la saison, les bajoyers de l'écluse étaient terminés à l'exception de quelques parties du couronnement.

Dans le cours de cette période, 3,600 verges cubes de béton ont été déposées dans les fondations de l'écluse, et plus de 50,000 verges cubes de maçonnerie pour l'écluse ont été posées ; l'énorme quantité de 500 verges cubes par jour a été posée durant le mois d'octobre et la première semaine de novembre.

Du 1er au 6 mai 1899, on a ajusté et pendu trois portes, et le 13 mai l'écluse ét utilisée pour la première fois.

SECTION DE CARDINAL.

Le 17 avril 1897 on a demandé par la voie des journaux des soumissions pour la section de Cardinal. Le 10 mai, on passait le contrat d'entreprise avec MM. Davis & Sons ; les travaux devaient être terminés le 31 janvier 1899.

Depuis lors un arrêté de l'exécutif a remis à plus tard la date de l'achèvement.

L'entreprise comprend l'ancienne Jonction et la moitié est de la division des Galops. Elle commence à la Presqu'Ile et s'étend à l'ouest en arrière du village de Cardinal jusqu'à Gate's-Point, l'extrémité est de l'entreprise de l'entrée d'amont maintenant en voie d'exécution, une distance d'environ 17,000 pieds.

Le nouveau plan est d'abandonner l'usage de l'écluse n° 26 sur la ligne principale, et d'exhausser le niveau normal du canal actuel de 6 pieds au-dessus du niveau le plus bas qu'ait atteint le Saint-Laurent à l'entrée supérieure.

Depuis le commencement des travaux en juin 1897, le principal ouvrage fait a été le creusement de la "grande tranchée" à travers le village de Cardinal.

Cette tranchée a 5,900 pieds de longueur et 68 pieds de profondeur à l'endroit le plus élevé. Elle comprend environ 2,000,000 de verges cubes, dont 1,600,000 ont déjà été sorties, ce qui en laisse encore environ 340,000 à enlever.

On a employé quatre pelles à vapeur jour et nuit au creusage de cette tranchée. On a continué les travaux avec ces pelles jusqu'au 25 novembre 1898 ; à cette date le travail de nuit a cessé pour la saison ; les travaux ont continué pendant le jour jusqu'au 3 décembre 1898, et à cette date les entrepreneurs ayant constaté que le mauvais temps ne leur permettait pas de maintenir leur tramway en bon état pour la circulation de leurs chariots, ils ont cru prudent d'abandonner les travaux à la pelle mécanique pour la saison.

Le travail a repris le jour le 1er avril 1899, et le 9 mai les pelles ont commencé à fonctionner la nuit, et depuis lors ont travaillé 22 heures par jour.

Sur les 1,660,000 verges cubes sorties de cette tranchée, environ 860,000 l'ont été dans le cours de l'année, ce qui donne une moyenne de 4,057 verges cubes pour chaque jour de la période pendant laquelle les pelles ont fonctionné.

En novembre 1898 on a rencontré le roc au fond de la tranchée près du centre et sur une distance de 800 pieds sur la ligne du canal et sur toute sa largeur ; le niveau de ce lit de roc s'élevait des deux extrémités vers le centre jusqu'à environ 12 pieds au-dessus du niveau projeté de la tranchée.

Sur le roc et sur une distance considérable à l'est et à l'ouest, les matières étaient très dures et contenaient beaucoup de gros cailloux, ce qui, avec les obstacles que présentait le roc au fonctionnement des pelles, explique dans une grande mesure les résultats relativement maigres des fouilles de l'année.

Environ 1,400 pieds linéaires de la tranchée sont maintenant terminés jusqu'au fond de la tranchée et sur toute sa largeur, et sur environ 1,500 pieds linéaires la tranchée est creusée sur toute sa profondeur et la moitié de sa largeur.

On est à préparer les fondations des piers et des culées pour le pont tournant du chemin public sur la tranchée, lequel reliera la partie nord à la partie sud du village de Cardinal.

Il s'est produit quelques légers éboulements dans les parties les plus profondes de la tranchée durant les pluies de l'automne et au dégel de la terre au printemps ; mais rien d'assez sérieux pour indiquer que les revêtements que l'on se propose de donner aux talus ne soient pas suffisants.

Creusage dans la terre à l'ouest de la grande tranchée. Ici les fouilles consistent à élargir et approfondir le vieux canal à Gate's-Point, à enlever certaines parties de la levée du sud du vieux canal, et à draguer le prisme du nouveau canal, ainsi que l'assiette du cribwork et de la levée en travers de la baie Gate's.

La quantité totale à enlever ici est d'environ 324,000 verges cubes, dont environ 200,000 ont déjà été enlevées par les dragues qui, après avoir travaillé jusqu'au 26 novembre 1898 et repris leurs travaux le 10 avril 1899, sont encore en activité à l'heure qu'il est.

Creusage dans la terre à l'est de la Grande tranchée. Les fouilles consistent ici à élargir le canal actuel, à enlever des parties du vieux chemin de halage, et draguer le nouveau prisme à travers la baie Glassford's. La quantité totale à creuser à l'est de la Grande tranchée est d'environ 228,000 verges cubes, dont environ 26,000 seulement ont été enlevées, la plus grande partie déposée le long du bord de la baie McDonald, du côté nord du vieux canal.

Les déblais de la Grande tranchée ont été employés à exhausser et élargir la levée du sud à l'extrémité est de la section, à former de nouvelles levées à travers les baies Glassford's et Gate's et à exhausser le chemin public au nord de la tranchée ; le reste a été jeté le long de la baie McDonald's ou déposé à l'extérieur de la nouvelle jetée à l'est et à l'ouest de la pointe Fraser's, pour la renforcer,

ENTRÉE D'AMONT, CANAL DES GALOPS.

Les travaux en voie d'exécution et dont MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs, ont été commencés en 1889.

Le contrat d'entreprise a été passé le 14 novembre 1888 et les travaux devaient être terminés le 15 juin 1891.

Ils comprennent la construction d'une écluse de chute reliée au fleuve en aval du rapide, ainsi que d'une écluse auxiliaire et un canal d'alimentation ; la démolition de la vieille écluse auxiliaire, etc., l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du chenal depuis l'entrée d'amont jusqu'à la baie Round, distance d'environ 1 mille.

La maçonnerie de l'entrée d'amont a été complétée, ainsi que la démolition et l'enlèvement des matériaux de la vieille écluse auxiliaire.

Le pier en travers de la baie Little reliant la nouvelle écluse auxiliaire à la pointe McLaughlin's, la levée entre la nouvelle écluse auxiliaire et le canal d'alimentation, et l'enrochement des talus à l'est de l'écluse sont terminés, et le pier à l'est de l'écluse auxiliaire la reliant à la terre ferme est en voie de construction.

Ce qui reste à faire est la maçonnerie de l'extérieur du pier du sud à l'entrée d'aval, du creusage dans le voisinage de la section de Cardinal, le curage du plafond du prisme, et l'achèvement du talus nord depuis la pointe McLaughlin's vers l'ouest jusqu'à la tête du canal. Le tout sera terminé à l'ouverture de la navigation en 1900.

TRAVAUX DANS LES RAPIDES DES GALOPS

Ces travaux consistent dans la formation d'un chenal droit de 200 pieds de largeur et 17 pieds de profondeur, à travers les battures connues respectivement sous les noms de Barre d'amont, Batture du nord et de Caledonia, Batture de l'île et Barre d'aval, toutes comprises dans une distance de 3,300 pieds.

Ces travaux ont été terminés en novembre 1888.

Ceux actuellement en cours d'exécution ont pour objet "le relevé du plafond de ce chenal, et l'enlèvement s'il y a lieu de toute matière au-dessus du niveau primitif, et de

plus, en vue de l'abaissement permanent qui paraît se produire dans la surface du fleuve Saint-Laurent, dans le dit chenal, la préparation préalable à l'exécution des travaux supplémentaires qui pourront être jugés à propos."

Le 15 septembre 1897 un arrangement a été fait avec la Gilbert Brothers Engineering Company, pour l'entreprise des travaux ainsi décrits.

Les travaux ont commencé le 10 novembre 1897 et se poursuivent encore.

Le curage et l'examen du chenal à l'aide d'un dragueur ont continué jusqu'au 24 novembre 1898 et ont été repris le 23 mai 1899. Les travaux continuent.

L'examen du chenal a démontré qu'il est libre sur une distance de 2,500 pieds à partir de l'entrée d'amont et sur la largeur totale de 200 pieds à l'exception de trois pointes de la batture de l'Ile, qu'on est en ce moment à enlever.

Le reste du chenal, sur environ 750 pieds, a été examiné du côté sud de la ligne du centre et trouvé en état satisfaisant et de la profondeur voulue.

Le curage et le sondage se font du côté nord et seront terminés cette année.

Comme il a été décidé d'élargir l'entrée du chenal qui existe à travers la barre d'amont vers le sud, on a commencé le 11 août 1898 les travaux de pétardement, qu'on a continués jusqu'à la clôture de la saison, le 25 novembre.

Les travaux ont été repris le 5 juin 1899 et continuent. Sur 850 pieds de longueur et sur toute la largeur du chenal le pétardement est fini et le dragage en partie fait ; il reste une longueur d'environ 300 pieds.

Je soumets encore à votre approbation le projet de réduire de 6 pouces ou 1 pied la surface de la batture de l'Ile, qui a été recommandé dans des rapports précédents.

CHENAL DU NORD.

L'amélioration projetée ayant été autorisée, on a demandé des soumissions par la voie de la presse le 10 août 1897. Le 14 mai, le contrat d'entreprise a été passé avec M. A. Cleveland, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

Le délai pour l'achèvement des travaux a depuis été prolongé jusqu'au 31 décembre 1899.

Les travaux ont commencé le 1er juin 1897.

Le chenal projeté, dont la largeur a été portée à 300 pieds, commence à environ 1 mille à l'ouest de l'entrée supérieure du canal des Galops, et prolonge virtuellement la navigation par canal sur un parcours de 3 milles vers l'ouest jusqu'à l'eau profonde dans le bief de Prescott, vis-à-vis Johnstown.

Il a été retiré dans le cours de l'année, environ 400,000 verges cubes de déblais à ces travaux, y compris les fouilles du Middle-Ground et de l'île de Drummond, entre les barrages, et aussi le dragage des battures à l'ouest de l'île de Drummond jusqu'à l'eau profonde à l'entrée supérieure du chenal.

Deux tramways funiculaires ont été construits pour l'enlèvement des déblais dans la partie du chenal où les travaux se font à sec. Ils ont fonctionné toute l'année jusqu'au 15 juin 1899. A cette date, toutes les fouilles en dedans des barrages, à l'exception d'une faible partie le long du talus du sud, ayant été terminées, ils ont été démolis.

La quantité totale de roche enlevée dans la partie à sec du chenal, est d'environ 160,000 verges cubes, par les tramways à câbles et de 25,000 verges cubes au moyen de derricks.

Les murs de soutènement des talus ont été continués durant l'hiver, et ont été poussés en même temps que les fouilles entre les barrages ; la longueur de mur terminée jusqu'au niveau des eaux normales est d'environ 6,000 pieds.

La moyenne quotidienne des fouilles dans le roc a été de 1,000 verges cubes en 1898 et de 650 en 1899.

Dans le cours de l'année dernière des pompes ont nécessairement été presque constamment en activité dans le prisme entre les barrages. Au barrage inférieur une pompe de 12 pouces, et à la pointe Tuttle's une autre de 8 pouces ont été constamment sous vapeur, mais n'ont été employées qu'une partie du temps ; mais à l'île de Drummond l'approche du niveau du plafond du chenal a mis à découvert de fortes sources qui ont nécessité l'emploi de nouvelles pompes. En conséquence une autre pompe de 8 pouces

a, de bonne heure, en juillet 1898, été placée du côté du nord près du point initial de la tranchée dans le roc, et a été tenue en activité depuis lors.

Environ 780 pieds linéaires de cribwork ont été construits, mis en place et lestés, à l'entrée supérieure du chenal.

CHENAL DU LAC SAINT-FRANÇOIS.

Section de Saint Régis, 2½ milles à l'est de Cornwall.

Cette section, située au pied de l'île Cornwall et presque à mi-chemin entre cette île et le " First Crab ", commence près de l'entrée ouest du chenal de la barre de Saint-Régis, qui relie les lignes navigables du nord et du sud.

Contrat fut passé le 24 mai 1898, avec MM. Manning et Macdonald, qui s'engagèrent à finir l'entreprise le 30 novembre de la même année.

Le délai pour l'achèvement a depuis été prolongé jusqu'au 1er mai 1899.

Les travaux, commencés en juin 1898, sont en cours d'exécution.

Le chenal à travers la barre dépasse aujourd'hui 150 pieds de largeur, la digue est en partie terminée, et le cribwork à la tête et au pied du chenal est en voie de construction.

On s'attend qu'à la fin de la présente saison la largeur du chenal sera de 250 pieds et que les travaux seront terminés à l'ouverture de la saison de navigation de 1900.

Section de l'île d'Hamilton, à 10½ milles à l'est de Cornwall.

Cette section comprend les hauts-fonds ci-après dénommés, qui obstruent la passe entre le dixième et le onzième mille à l'est du phare de l'île d'Hamilton, savoir :—

	Milles.
Le Middle-Ground	10
La batture Highlander	10½
Le Dos-de-Cheval	11

L'entreprise a été adjugée à MM. Manning et Macdonald, et le contrat passé avec eux le 24 mai 1898 à condition que les travaux seraient achevés le 30 novembre suivant.

Le délai pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er mai 1899.

L'ouvrage a commencé au Middle-Ground et est en marche.

Le caisson de l'île au Middle-Ground est terminé et en partie bordé. Le dragage est aussi terminé.

La batture Highlander a été trouvée si difficile qu'on l'a à peine commencée. L'entrepreneur a présentement l'intention d'ajourner cet ouvrage jusqu'à ce qu'il puisse y mettre son dragueur le plus puissant, qui est en ce moment employé aux travaux de Soulanges.

L'enlèvement de la batture du Dos-de-Cheval n'a pas encore été commencé, attendu que la nécessité en est encore incertaine.

FLEUVE ET CANAUX DUSAINT-LAURENT.

EXAMENS.

Le fleuve et le lac Saint-François, entre Cornwall et Coteau, ont été examinés et sondés en septembre 1898.

L'instrument (sweep) a été mis à un niveau de 16 pieds pour les premiers essais et ensuite à 18 pieds, à compter du niveau de l'eau normale, qui correspond à 9 pieds au-dessus du busc de la vieille écluse n° 15.

Dans le nouveau chenal examiné les sondages ont constaté une profondeur de 20 pieds.

Ce relevé corrobore le relevé que j'ai fait en 1873 et établit qu'il existe un bon chenal navigable d'au moins 16 pieds à l'eau basse entre Cornwall et le pied du lac Saint-François.

On a fait des relevés du fleuve entre Cornwall et la pointe Glengarry pour contrôler les renseignements obtenus à propos du nouveau chenal à travers la barre de Saint-Régis et ses approches.

On a aussi examiné les entrées d'amont des canaux de Cornwall et du Rapide-Plat, en vue de les élargir et de les approfondir ; on a aussi fait des examens à mi-chemin entre l'entrée supérieure du canal des Galops et le pied du chenal du nord.

On se prépare à faire cette année l'examen de tous les biefs du fleuve entre les canaux et déterminer définitivement les positions de la nouvelle série de bouées qui vont être nécessaires pour délimiter un chenal de 14 pieds à l'ouverture de la navigation, le 1er mai 1900.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM S. RUBIDGE,
Ingénieur dirigeant.

A M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Député du ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT,
CORNWALL, 1er juillet 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur l'entretien des canaux confiés à ma surveillance pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1899.

La division du Saint-Laurent comprend les canaux de Cornwall, de la Pointe à Farran, du Rapide Plat et des Galops, le canal Murray, et les améliorations des rapides et des sections navigables du fleuve Saint-Laurent et du lac Saint-François.

CANAL DE CORNWALL.

La navigation pour la saison de 1898 a été close le 8 décembre.

Le canal, qui avait été mis à sec le 9 avril 1898, pour les réparations nécessaires, a été rouvert au trafic le 24 avril 1899.

A l'entrée d'aval, les écluses, anciennes et nouvelles, ont été dégréées et préparées pour l'hiver de la manière ordinaire.

Le bassin de radoub entre les vieilles écluses 16 et 17 a été durant l'hiver occupé dans les limites de sa capacité par les dragueurs et l'outillage de l'entrepreneur ayant besoin de réparations, et aussi par des bateaux à vapeur et des remorqueurs du voisinage.

Ce bassin de radoub est constamment employé durant la saison de navigation, et on devrait percevoir des propriétaires de bateaux, etc., qui en font usage un droit suffisant pour couvrir les frais du service et de l'entretien.

On a comme d'ordinaire pendant l'hiver fait aux ateliers les travaux pour la préparation des réparations et des réfections qui devaient se faire au printemps.

On a renouvelé les fondements des ateliers, exhaussé et réparé les bâtiments pendant l'hiver.

On a terminé les maisons de garde pour les portes auxiliaires, les ponts et l'écluse 15.

On a placé des bouées de sauvetage aux écluses et aux ponts.

La navigation a été maintenue sans interruption durant la saison, bien que durant les mois de juillet et d'août 1898 on ait fermé les nouvelles écluses 15 et 17 pour de grandes réparations et des réfections aux fondements.

L'alimentation des moulins n'a pas souffert.

Le 9 juillet on a découvert que le busc d'aval de l'écluse nº 17 était détaché et en partie à flot. Cela a nécessité la fermeture immédiate des écluses 15 et 17 à la nouvelle entrée.

Comme je l'ai dit plus haut la navigation n'a pas été interrompue ; le personnel a aussitôt été transféré aux vieilles écluses d'entrée nos 15, 16 et 17, et la circulation reprise à peu près sans délai.

Pour réparer le busc on a construit des barrages en amont de l'écluse 17 et en aval de l'écluse 15, et on a mis à sec les écluses et le bassin.

On a profité de la mise à sec de ces travaux pour réparer tous les buscs et les fondements, et pour remettre en partie le plafond du bassin à son niveau primitif.

Les travaux ont été terminés et la nouvelle entrée rouverte à la navigation le 28 août.

Le cribwork du quai d'aval, qui avait été en partie détruit par la poussée de la glace dans le cours du printemps, a été réparé de bonne heure après l'ouverture de la navigation.

De nouvelles vannes ont été mises aux portes de l'écluse 15 et de la vieille écluse 19, et de nouveaux appareils d'engrenage aux déversoirs régulateurs des écluses 19 et 20.

On a placé de nouvelles passerelles aux portes de la vieille écluse 19 et réparé toutes les autres.

Ou a tenu les bermes, les fossés et les constructions en état de réparation.

Il faut de grandes réparations au brise-glace et aux piers à l'entrée d'aval.

Il y a grandement besoin d'un nouveau déversoir régulateur et d'alimentation à la tête du coursier conduisant aux moulins d'aval, à l'écluse 17, et de réparations considérables à la berme du nord entre les rues Pitt et Amelia.

Personne n'a été mis à la retraite cette année.

Ont été payées les sommes suivantes pour amendes ou dommages dans le cours de l'année 1898-9 :

1898.	4 juillet	Dommage	Steamer *Passport*	$20 00	payés
1898.	9 juillet	"	Steamer *Columbian*	25 00	"
1898.	18 juillet	"	Steamer *Algerian*	10 00	"
1898.	30 juillet	Amende	Steamer *Algerian*	5 00	"
1898.	15 août	Dommag	Steamer *Spartan*	10 00	"
1898.	25 août	"	Steamer *Corsican*	10 00	"
1898.	26 sept	"	Barge *Mohawk*	5 00	"
1898.	7 oct	"	Barge *Toledo*	5 00	"
1898.	11 oct	"	Steamer *Lake Michigan*	10 00	"
1898.	26 oct	"	Goélette *F. D. Ewen*	35 00	"
1898.	31 oct	"	Goélette *Emma M. Ash*	10 00	payés à Montréal.
1898.	31 oct	Amende	Goélette " "	5 00	
1899.	10 mai	Dommag	Remorq. *McNaughton*	10 00	payés
1899.	23 mai	"	Steamer *Melbourne*	20 00	"
1899.	31 mai	"	Goélette *Helvetia*	15 00	payés à Cardinal.
1899.	2 juin	"	Steamer *Cuba*	10 00	
1899.	5 juin	"	Barge *Whitbeck*	15 00	"
1899.	16 juin	"	Steamer *Columbian*	10 00	"

Le maximum de la hauteur de l'eau observé durant la saison de navigation à l'écluse 15, entrée d'aval, a été de 10 pieds 4 pouces, et le minimum de 8 pieds 9 pouces.

Le maximum de la hauteur de l'eau durant la saison de navigation à l'écluse 21, entrée d'amont, a été de 10 pieds 2 pouces, et le minimum de 8 pieds 1 pouce.

Le maximum et le minimum du niveau de l'eau observés durant l'année terminée le 30 juin 1899 aux écluses 15 et 21 sont comme suit, savoir :

Ecluse 15 : maximum, 23 pieds 2 pouces, 19 mars 1898 ; minimum, 9 pieds 2 pouces, 11 octobre.

Ecluse 21 : maximum, 10 pieds 8 pouces, 20 mars 1898 ; minimum, 7 pieds 1 pouce, 5 décembre.

Les niveaux ci-dessus se rapportent aux buscs des anciennes écluses 15 et 21 respectivement.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les différentes divisions de ces canaux, savoir : Le canal de la Pointe à Farran, le canal du Rapide-Plat, et ceux de la Pointe aux Iroquois, de la Jonction et des Galops, collectivement connus sous le nom de Canal des Galops, ont été closes le 3 décembre 1898 et rouvertes le 13 avril 1899, mais les dates auxquelles les différentes écluses ont été individuellement ouvertes ont dépendu de la convenance des entrepreneurs des travaux.

La navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante pendant la dernière année, étant donné les grands travaux d'agrandissement qui sont en cours.

Il n'est pas arrivé d'accident pendant la saison 1898-9, et les services de force hydraulique n'ont souffert d'aucun obstacle, excepté à l'Iroquois, où afin de faciliter les travaux des entrepreneurs au bassin et à l'écluse, il devint nécessaire de fermer le moulin à farine et la distribution d'eau en décembre 1898.

Le personnel des réparations a été principalement employé à maintenir les vieilles écluses en état, tâche difficile qui demande constamment beaucoup d'attention à cause de leur constant usage par les entrepreneurs des travaux d'agrandissement.

Dans le cours de l'hiver on a fait des réparations générales au bateau des bouées, aux chalans, etc., et on a préparé et ferré des bouées de rechange, et construit de nouvelles portes pour l'écluse 26, à Cardinal.

Le service des bouées de Cornwall à Prescott a été régulièrement fait à la fin de la saison 1898 en décembre et en avril, à temps pour l'ouverture de la saison 1899. De nouvelles bouées ont aussi été posées, en mai, après l'ouverture de la navigation, aux endroits suivants : au chenal du nord, à la batture de l'Ane (*Jackass shoal*), à Cornwall, et au lac Saint-François.

Les sommes suivantes ont été payées pour dommages dans le cours de l'exercice.

1898, 12 septembre..	Dommages..	Remorqueur *Curtis*....	$10.00 payés
1899, 15 juin........	" ..	Barge *Alberta*.........	15.00 "

La hauteur minima de l'eau sur le busc de l'ancienne écluse 27, pendant la saison de navigation, a été de 9 pieds 8 pouces ; hauteur maxima, 10 pieds.

Il n'a pas été imposé d'amendes pendant l'année 1897-98.

CANAL MURRAY.

Ce canal a été fermé à la navigation le 6 décembre 1898 et ouvert de nouveau le 13 août 1899.

Le nombre des navires qui sont passés par le canal du 1er juillet 1898 au 30 juin 1899 a été de 685.

Aucun accident n'est arrivé.

Les rigoles du chemin de halage ont été nettoyées et réparées comme d'ordinaire au printemps.

On a nettoyé les fossés latéraux et on en a creusé un nouveau de 74 perches de longueur du côté du nord, à l'est du pont du chemin de Brighton.

On a coupé les mauvaises herbes et les broussailles et semé de l'herbe aux endroits dénudés comme à l'ordinaire.

On a réparé et peint le pont tournant du chemin de fer et mis les autres ponts en état.

On a peint et réparé les bâtiments et construit une glacière.

On a peint et visité le chalan à pierre.

On a repeint les écriteaux des ponts et des bureaux et réparé tout l'outillage dans le cours de l'hiver.

On a en partie renouvelé les tabliers des ponts.

L'enrochement a été réparé sur une longueur de 3,600 verges et on y a employé 1,385 verges cubes de pierre concassée.

On a réparé le chemin de halage et on y a déposé 1,270 verges cubes de gravier.

On a posé des poteaux d'amarrage où il en fallait, aussi de nouveaux poteaux pour les chaînes des barrages flottants.

On a cassé une grande quantité de pierre pour la protection des bermes.

Les ponceaux commencent à pourrir. Ils ont été réparés provisoirement, mais il faudra les renouveler l'année prochaine.

Les phares érigés aux extrémités est et ouest des piers et le sémaphore sur le pont tournant du chemin de fer ont donné grande satisfaction et complètent l'éclairage du canal.

J'attire encore une fois l'attention sur la nécessité d'un quai au bureau du percepteur.

Hauteur maxima de l'eau pendant la saison de navigation 1898-99, 13 pieds 5 pouces, le 9 juin ; hauteur minima, 11 pieds 9 pouces, le 27 octobre.

Vous trouverez ci-joint un tableau indiquant les hauteurs d'eau maxima et minima, pour la dernière année, dans chacun des canaux de ma division, avec un état récapitulatif indiquant aussi les hauteurs d'eau maxima et minima depuis 1892 jusqu'à 1898, nclusivement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

TOM S. RUBIDGE,
Ingénieur dirigeant.

A M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le maximun et le minimum de hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Mois.	Canal Cornwall.				Canaux de Williamsburg.												Lac Ontario.	
	Ecluse n° 15.		Ecluse n° 21.		Ecluse n° 22.		Ecluse n° 23.		Ecluse n° 24.		Ecluse n° 25.		Ecluse n° 27.		Canal Murray.	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.
1898.																
Juillet	11 3	9 8	10 0	9 2	9 6	8 6	9 1	8 0	9 5	8 3	12 0	10 10	9 7	8 10	13 4	12 9
Août	9 11	9 7	9 9	9 0	9 0	8 4	8 7	7 10	8 9	8 0	11 6	10 0	9 8	8 8	12 11	12 5
Septembre	9 8	9 2	9 5	8 9	8 9	7 5	8 1	6 6	8 5	7 5	10 10	8 7	9 3	8 0	12 5	11 11
Octobre	9 7	8 11	9 6	8 1	8 9	7 5	8 4	6 7	8 5	6 7	10 8	8 10	9 4	8 0	12 6	11 9
Novembre	9 9	8 9	9 8	8 3	8 11	6 11	8 4	6 0	8 5	6 0	10 10	8 0	9 1	7 2	12 2	11 9
Décembre	11 0	8 9	9 9	7 1	9 1	6 0	8 8	5 5	9 0	6 5	11 3	8 9	9 4	7 0	12 1	11 0
1899.																
Janvier	22 9	10 7	9 6	7 6	9 1	7 3	8 9	5 9	8 8	5 6	11 4	7 4	10 0	8 0	12 3	11 11
Février	23 0	17 8	9 2	8 1	8 10	6 10	8 5	6 3	7 5	5 2	9 9	7 6	8 7	7 2	12 2	11 11
Mars	23 2	15 6	10 8	8 5	10 2	7 6	8 10	6 11	9 5	6 5	11 4	8 5	9 7	8 1	12 7	12 0
Avril	16 8	10 3	9 9	9 1	9 1	8 0	8 8	8 0	9 0	8 0	11 4	10 0	9 6	8 9	13 2	12 7
Mai	10 7	9 8	10 4	9 0	9 6	8 1	9 4	8 0	9 9	8 5	12 3	10 3	10 4	9 2	13 4	12 11
Juin	10 5	9 9	10 1	9 8	9 6	8 11	9 4	8 8	9 6	8 8	12 2	11 0	10 2	9 2	13 5	13 0

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, du mois de mai au mois de novembre, chaque année.

Année.	Canal Cornwall.								Canaux de Williamsburg.							
	Ecluse n° 15.				Ecluse n° 21.				Ecluse n° 22.				Ecluse n° 23.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Mois.	pds pcs	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.
1892	Août...	12 1	Mai ...	9 4	Août...	10 10	Nov....	8 10	Juillet..	10 3	Nov....	7 10	Juillet..	9 9	Mai...	7 6
1893	Mai. ..	12 5	Nov....	9 7	Mai ...	11 9	"	9 0	Mai.....	11 2	"	8 3	Mai....	11 1	Nov....	7 1
1894	Juin...	11 0	"	9 2	Juin....	10 11	"	8 6	Juin...	10 6	" ...	7 10	Juin....	10 1	" ...	6 0
1895	Mai...	9 10	"	8 0	Mai ...	9 4	"	7 4	Mai. ...	8 9	"	5 10	" ...	8 0	"	4 10
1896	" ...	10 2½	Oct.....	8 6½	" ...	9 11	" ...	7 8	" ...	9 4	"	6 11	" ...	8 11	"	5 9
1897	Août...	10 3	Nov....	8 5	" ...	10 0	"	7 5	" ...	9 10	" ...	7 2	" ...	8 11	"	4 9
1898	Mai ...	10 4	" ...	8 9	Juin...	10 2	Oct.....	8 1	" ...	9 7	"	6 11	...	9 3	"	6 0

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, du mois de mai au mois de novembre, chaque année—*Suite.*

Année.	Canaux de Williamsburg (*Suite*).												Lac Ontario.			
	Ecluse n° 24.				Ecluse n° 25.				Ecluse n° 27.				Canal Murray.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.
1892	Sept....	10 0	Nov....	7 0	Juillet..	12 8	Nov....	9 4	Juillet..	10 3	Nov....	8 3	Juillet..	13 6	Nov....	12 1
1893	Mai. ...	11 2	Août...	7 4	Mai. ...	13 10	"	10 0	Mai. ...	11 6	" ...	8 2	Juin...	14 9	"	12 2
1894	Juin....	10 5	Nov....	6 9	Juillet..	13 3	"	9 1	Juillet..	10 9	"	9 1	" ...	14 0	"	12 2
1895	Mai. ...	8 3	"	4 5	Mai. ...	10 10	"	6 8	Mai. ...	9 10	"	6 9	Mai ...	12 5	"	12 4
1896	" ...	9 3	"	5 7	" ...	12 0	"	8 3	" ...	10 6	"	7 6	" ...	12 10	"	11 1
1897	Juillet..	9 3	"	4 8	Juin....	11 8	"	6 6	Juin...	10 0	"	6 8	Juillet..	13 5	" ...	11 2
1898	Juin...	9 6	"	6 0	" ...	12 0	"	8 0	" ...	10 0	"	7 2	Juin...	13 6	"	11 9

CANAL DE WELLAND.

Bureau de l'Ingénieur dirigeant.
Sainte-Catherine (Ontario), 13 septembre 1899.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le canal Welland et ses branches, pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Quelques mots de description du canal pourront intéresser ceux qui n'ont pas lu les rapports précédents.

La ligne principale s'étend depuis Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, jusqu'à Port-Colborne, sur le lac Erié—distance de 26¾ milles—la différence de niveaux entre les lacs Ontario et Erié, qui est de 326¾ pieds, étant rachetée par 25 écluses de chute.

Les écluses ont 45 pieds de largeur au niveau du bief inférieur, et 270 pieds de longueur d'un chardonnet à l'autre, de sorte que les navires de 250 à 260 pieds (suivant leur largeur) peuvent y passer.

Le profondeur de l'eau sur les buscs permet le passage de navires tirant 14 pieds d'eau, excepté à de rares intervalles de peu de durée, quand de fortes tempêtes sur les lacs abaissent le niveau du lac à Port-Dalhousie ou Port-Colborne, et réduisent temporairement la profondeur de l'eau aux écluses d'entrée.

Le vieux canal est d'une longueur de 12½ milles et va de Port-Dalhousie à Allanburgh, où il se raccorde avec la ligne principale.

Il a vingt-six écluses de chute de 150 pieds de longueur et 26 pieds 6 pouces de largeur, ayant une profondeur d'eau de 9 pieds sur les buscs.

Excepté entre Port-Dalhousie et Sainte-Catherine, à l'écluse n° 2, d'où part un steamer qui fait un service quotidien entre Sainte-Catherine et Toronto, le vieux canal est rarement utilisé pour la navigation, mais fournit d'excellents emplacements pour l'exploitation de force motrice; plusieurs étant déjà occupés par différents établissements industriels et le reste étant encore disponible.

Le fossé d'alimentation du canal de Welland relie la Grande-Rivière, à Dunnville, à la ligne principale du canal de Welland, à environ 1¼ mille au sud de la ville de Welland. Il a une longueur de 21 milles; et une branche de 1¾ mille de longueur, à partir de Stromness sur le fossé d'alimentation jusqu'à Port-Maitland sur le lac Erié, à l'embouchure de la Grande-Rivière, fait communiquer le lac Erié et la Grande-Rivière en amont du barrage de Dunnville.

Dans l'origine, le canal de Welland prenait son eau de la Grande-Rivière, le barrage de Dunnville ayant été construit pour cet objet, et les navires entraient dans le canal et en sortaient par une écluse à Port-Maitland.

Depuis l'agrandissemont du canal de Welland et l'approfondissement du bief culminant pour que le canal pût s'alimenter directement au lac Erié, le fossé d'alimentation à Dunnville et les ouvrages accessoires ne sont plus nécessaires pour l'alimentation, et ne servent plus guère qu'au passage, de temps en temps, d'un chalan ou d'un petit navire ne tirant que 5 pieds d'eau au plus, et aussi à fournir d'une façon assez précaire la force motrice aux moulins bâtis à Dunnville, Marshville et Welland après la construction du barrage de Dunnville.

D'aucuns sont d'avis que le barrage de Dunnville et l'ancien fossé d'alimentation n'étant plus nécessaires pour le canal de Welland, ces travaux devraient être abandonnés.

Les habitants du voisinage de la Grande-Rivière en amont du barrage de Dunnville jusqu'à Cayuga, agitent la question de l'enlèvement du barrage afin que la rivière puisse reprendre son ancien lit et que l'on puisse rendre à la culture de grandes étendues de fertiles terres aujourd'hui inondées. Ils croient aussi qu'en faisant disparaître ce qui est la cause de maladies paludéennes on rendra un grand service à la santé publique.

Les habitants des terres avoisinant le fossé d'alimentation, en aval du barrage de Dunnville, verraient dans l'abandon du fossé un moyen de drainer leurs terres, qui leur serait d'un grand avantage.

D'un autre côté les meuniers désirent que le barrage soit maintenu.

A Port-Robinson, sur la ligne principale, une écluse de 150 pieds 6 pouces et large de 26 pieds 6 pouces, avec une tranchée en aval, relie le canal de Welland à la rivière Chippawa, qui, à une distance de 8¼ milles, en aval de Port-Robinson, se jette dans la rivière Niagara, et a une profondeur de 9 pieds.

A la ville de Welland, sur la ligne principale du canal, une écluse de 150 pieds de longueur et de 26½ pieds de largeur, avec une profondeur de 9 pieds d'eau sur le busc, relie le canal de Welland aux eaux supérieures de la rivière Chippawa, ce qui rend cette rivière navigable depuis son embouchure jusqu'en amont de l'aqueduc de Welland et de là en la remontant.

RÉFECTIONS SUR LES CRÉDITS IMPUTÉS SUR LE REVENU.

Le 8 septembre 1898, on a passé avec M. John Riley un contrat pour le renouvellement de la superstructure du pier de l'ouest à Port-Dalhousie, aux endroits où il y avait nécessité.

Le pier avait d'abord été construit en bois et la superstructure devait être refaite en béton à partir de 1 pied au-dessous de la ligne d'eau.

Après que la charpente supérieure eut été enlevée sur de courtes distances jusqu'à 1 pied au-dessous du niveau de l'eau, on a posé des blocs de béton en ciment de Portland, de 4 pieds sur 4 pieds et 6 pieds de longueur, sur les deux faces du pier. Le reste de la hauteur des faces du pier, sur une largeur de 2 pieds 6 pouces, a été fait en béton de Portland dans des moules assujétis au pier, et l'espace entre les parements rempli de béton au ciment ordinaire. Le 30 juin, la superstructure du pier de l'ouest avait été ainsi refaite sur une longueur de 600 pieds.

Au pont de Port-Robinson (n° 15) la rangée de brise-glace du milieu a été démolie jusqu'au bois sain au-dessous de la ligne d'eau, et le crib-work reconstruit et rempli de pierre.

La même chose a été faite au pont du Quaker (n° 16).

La même chose aussi au pont de Welland (n° 17).

Sur le coursier de Welland, les ponts des rues West-Main et Denistown ont été refaits et le coursier a été curé jusqu'à sa profondeur primitive.

Sur le canal d'alimentation de Welland les fossés latéraux ont été curés où le besoin s'en faisait le plus sentir.

Pour l'enlèvement des éboulis dans le bief culminant, contrat a été passé avec MM. A. H. Irvine et Cie, de Toronto, le 23 septembre 1898, et les travaux ont commencé à la tranchée dans le roc au nord de Humberstone.

On a aussi enlevé des éboulis à une petite distance au nord de l'aqueduc de Welland.

Le 30 juin 1899, 7,209 verges cubes de matières avaient été enlevées des endroits mentionnés ci-dessus, et le tout avait été transporté sur le lac Erié et déposé à l'est de Port-Colborne.

Le dragueur est en ce moment employé à l'enlèvement des éboulis dans la grande tranchée.

RÉPARATIONS.

Les écluses, déversoirs, ponts et autres constructions ont été réparés. Plusieurs de ces réparations ont été considérables, surtout celles des ponts, des défenses et des lisses, où l'usure est la plus forte.

Le revêtement en blocaille a été renouvelé là où il avait été emporté ou endommagé par les éboulements ou autres causes. Les fossés ont été curés, les chemins et les remblais réparés ainsi que les maisons des écluses et des ponts et autres bâtiments selon le besoin, tous ouvrages qui ont absorbé de grandes quantités de matériaux et tenu les équipes d'ouvriers occupées tout le temps.

Les interruptions de la navigation et les dégâts causés aux ouvrages ont été sans importance, excepté ceux dus au steamer *George Spencer*, de Cleveland, qui le 30 octobre 1898, à midi et demi, alors qu'il remontait le canal, a emporté trois vantaux de l'écluse n° 8.

L'accident a résulté de ce que le steamer est entré dans l'écluse à une vitesse qui ne lui a pas permis de s'arrêter avant d'atteindre la porte d'amont.

Des vantaux de rechange ont été apportés en toute hâte, et le 1er novembre au soir l'écluse était en état, les réparations ayant été exécutés avec une rapidité qui fait le plus grand honneur à toute l'équipe employée.

Les propriétaires du vapeur ayant remis un certificat de dépôt de $5,000 dollars, représentant le chiffre estimatif des dommages, le steamer a continué sa route.

Dans le cours de l'exercice ont été mis à la retraite trois éclusiers et gardiens de pont pour cause d'incapacité physique, et on les a remplacés par de plus jeunes hommes.

Deux éclusiers et gardiens de pont sont morts de causes naturelles, et un éclusier et gardien de pont sur le vieux canal a perdu la vie en tombant dans le canal à la tête de son écluse. On a comblé les vides avec des hommes propres au service.

Le canal a été fermé le 13 décembre 1898 et rouvert le 22 avril 1899.

On trouvera ci-joint un tableau des dommages causés à la propriété sur le canal, des sommes payées ou dues pour ces dommages, et des noms de ceux qui ont perçu ces sommes ; aussi, un tableau des amendes perçues des navires ou des employés du canal pour infraction aux règlements des canaux ; aussi, un tableau du maximum et du minimum de la hauteur de l'eau observée mensuellement sur les buscs à Port-Dalhousie et à Port-Colborne.

J'ai l'honneur d'être, monsisur,

Votre obéissant serviteur.

W. G. THOMPSON,
Ingénieur dirigeant.

A M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef, Chemins de fer et Canaux.

Relevé des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice clos le 30 juin 1899, et des montants reçus pour couvrir ces dommages.

Date du dommage.	Nom du bâtiment.	Montant du dommage.		Date du paiement.	Où payé.
		Payé.	Impayé.		Bureau du receveur à
1897.		$ c.	$ c.	1898.	
14 mai	Goélette *Geo. Farrell*	5 13		22 nov.	Port-Dalhousie.
1898.					
13 mai	Steamer *Aragon*	17 00		6 sept.	"
11 juin	Barge *Celtic*	10 25		24 juill.	"
11 "	Steamer *Samoa*	10 98		22 "	"
2 juill.	" *Algonquin*	9 31		23 "	"
				1899.	
30 "	" *Empire State*	24 56		16 mai	"
10 août	Barge *Iron Cliff*	6 90		31 "	"
15 "	Steamer *S. Langell*		17 50		
				1898.	
9 sept.	" *Aragon*	7 49		30 sept.	"
				1899.	
10 "	Barge *Iron Cliff*	3 99		31 mai	"
24 "	Steamer *Hecla*	4 12		19 "	"
3 oct.	Barge *Wadena*	50 00		4 oct.	"
6 "	" *H. D. Alvinston*	25 00		6 "	"
17 "	" *F. D. Ewan*	50 00		18 "	"
30 "	Steamer *Geo. Spencer*	5,000 00			Déposé à compte.
1899.					
7 juin	Barge *Helvetia*	10 00		8 juin	Port-Colborne.
		5,234 73	17 50		

Relevé des amendes perçues des propriétaires de navires pour contravention aux règlements du canal, pendant l'exercice clos le 30 juin 1899.

Date de l'amende.	Nom du bâtiment.	Montant de l'amende.		Date du paiement.	Où payé.
		Payé.	Impayé.		Bureau du receveur à
1897.		$ c.	$ c.	1898.	
11 sept.	Steamer *Escanaba*	5 00		14 nov.	Port-Dalhousie.
1898.					
1er juill.	" *Samoa*	10 00		22 juill.	"
31 août	" *Empire State*	20 00		18 sept.	"
1899.				1899.	
20j uin	Barge *Minnedosa* pour usage de l'appareil de plongeage et service des employés	30 00		26 juin	"
		65 00			

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, ancien canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Mois.	Busc d'aval. Maximum		Busc d'aval. Minimum.		Mois.	Busc d'aval. Maximum		Busc d'aval. Minimum.	
1898.	pds	pcs.	pds	pcs.	1899.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	16	0	15	7	Janvier	15	3	14	7
Août	15	7	15	1	Février	14	11	14	6
Septembre	15	7	14	9	Mars	15	7	14	8
Octobre	15	2	14	8	Avril	15	11	15	3
Novembre	15	0	14	7	Mai	16	3	15	10
Décembre	14	10	14	2	Juin	16	4	15	11

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 27 de Port-Colborne, nouveau canal Welland, pour l'exercice clos le 30 juin 1899.

Mois.	Busc d'amont. Maximum		Busc d'amont. Minimum.		Mois.	Busc d'amont Maximum		Busc d'amont Minimum.	
1898.	pds	pcs.	pds	pcs.	1899.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	15	3	14	6	Janvier	16	6	13	1
Août	15	8	14	5	Février	14	4	13	5
Septembre	15	5	14	1	Mars	15	9	13	0
Octobre	16	2	13	5	Avril	14	9	14	2
Novembre	14	11	12	5	Mai	15	5	14	1
Décembre	15	10	12	11	Juin	15	4	14	8

CANAL DE SAINT-PIERRE.

SAINT-PIERRE (CAP-BRETON), 30 juin 1899.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant :—

Depuis le 1er juillet 1899, $441.61 ont été dépensés en réparations sur le canal de Saint-Pierre, et les travaux suivants ont été terminés.

Section n° 1.—Cette section commence à l'endroit où finit la partie du mur munie de défenses, à environ 1,165 pieds en amont de l'extrémité supérieure de l'écluse, et s'étend 150 pieds vers le sud. Sur 135 pieds, le cribwork a une moyenne de 2 pieds de hauteur. Les derniers 15 pieds se trouvent là où il y avait solution de continuité dans le roc et où la pierre et la terre s'éboulaient dans le canal. Il a fallu y construire du cribwork sur le roc, un peu au-dessous de la surface de l'eau.

Section n° 2.—Cette section s'étend à partir d'un endroit situé à 385 pieds du point où commence la section n° 1, ou à 235 pieds de l'extrémité sud de cette section, et va jusqu'au 820e pied, couvrant une distance de 435 pieds et comprend une moyenne de 2 pieds de cribwork.

Section n° 3.—S'étend du 820e au 920e pied, et la moyenne du cribwork y est de 6 pieds.

Section n° 4.—La saison étant avancée, je n'ai pu me procurer le bois nécessaire et il n'a pas été fait de cribwork sur cette section. Le tablier du pont mobile a été couvert de méplats de 8 sur 4, sur une largeur de 10 pieds. Il a été donné une couche de céruse, et il en faudra une autre.

On a placé à l'entrée nord du canal un fanal qui est d'une grande utilité aux steamers et autres navires qui s'approchent du canal pendant la nuit.

Il y a encore besoin de beaucoup de réparations, de nouvelles défenses, de poteaux d'amarrage, etc.

La maison éclusière et la cuisine ont besoin d'être visitées et peintes à neuf. Le fait est que si on n'y voit pas, ce ne seront plus, bientôt, qu'une masse de bois pourri.

Mille sept cent deux steamers et autres navires ont passé par le canal de Saint-Pierre en 1898 ; et 380 depuis l'ouverture de la navigation en 1899 jusqu'au 30 juin.

La navigation a commencé le 24 avril cette année.

En 1898 la navigation s'était ouverte sur le canal de Saint-Pierre le 2 avril, et elle s'est fermée le 7 janvier 1899.

Il y a sur ce canal une écluse de marée et quatre portes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. H. DURAND.

A M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef et député du ministre, Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

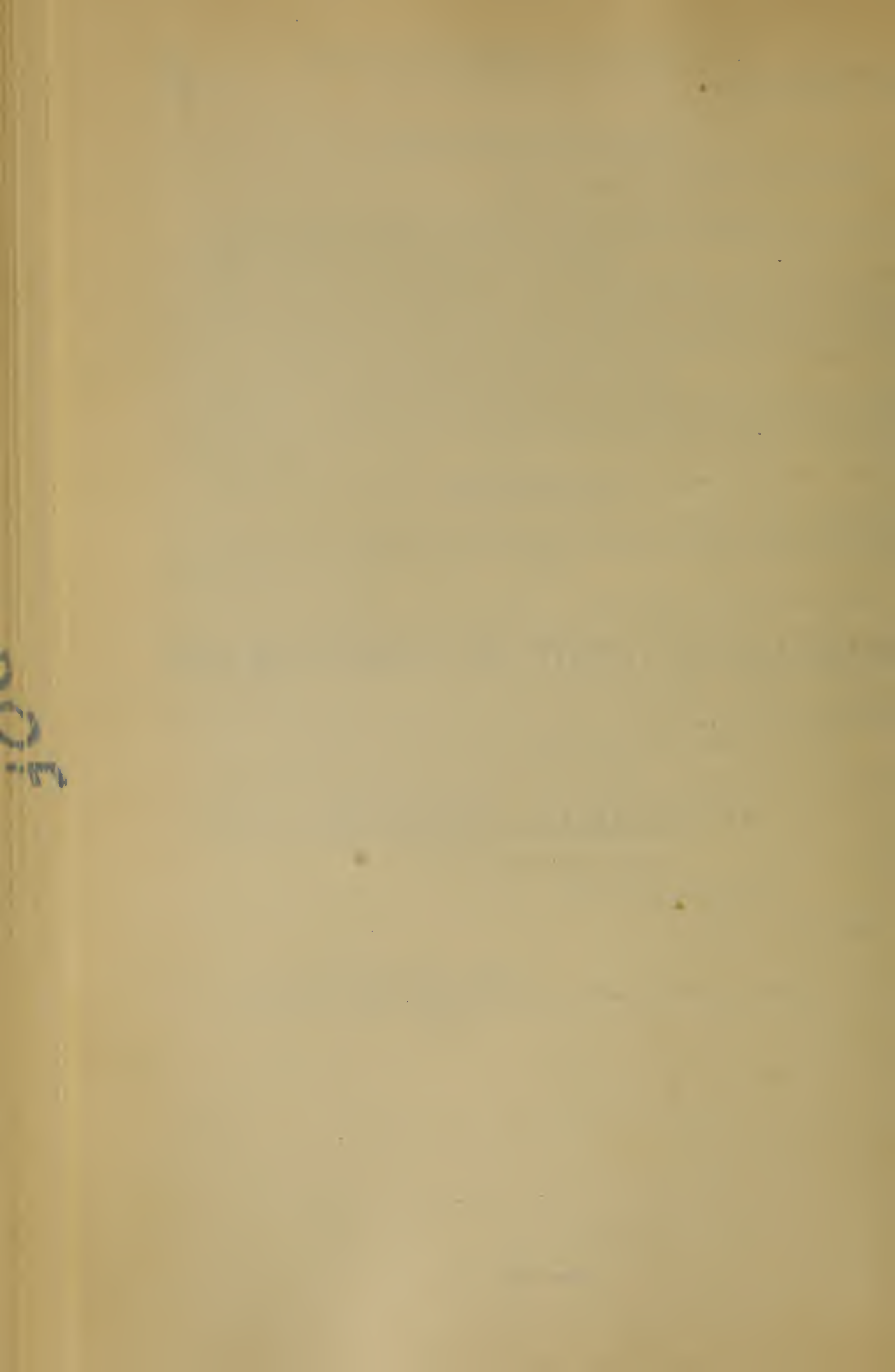
RAPPORT

DU

SECRÉTAIRE DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER

DU

CONSEIL PRIVÉ



COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ,

Le Ministre des Chemins de fer et Canaux étant président du comité du Conseil Privé chargé des questions de chemins de fer, auquel comité la loi des chemins de fer de 1888 et ses subséquentes modifications imposent des devoirs étendus, il semble à propos de donner brièvement ici un aperçu des affaires qui ont été soumises au comité dans le cours de la période écoulée du 15 novembre 1898 au 1er novembre 1899, ainsi que des décisions par lui rendues :

La Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound demande que le comité revienne sur sa décision dans l'affaire de la demande de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York au sujet du droit de circulation aux approches de sa gare aux marchandises à Ottawa.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande que le comité établisse que les termes et conditions énoncés dans la pièce soumise avec sa demande, seront ceux auxquels la dite compagnie pourra, de même que d'autres compagnies, se servir de la gare de voyageurs et des voies et approches qui y conduisent, près du pont des Sapeurs à Ottawa, à partir du 1er mai 1916.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York demande que la comité établisse que les termes et conditions énoncés dans la pièce soumise avec sa demande seront ceux auxquels la dite compagnie pourra, de même que d'autres compagnies, se servir de la gare de voyageurs et des voies et approches qui y conduisent, près du pont des Sapeurs à Ottawa, à partir du 1er mai 1916.—A l'étude.

Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc au sujet des frais de surcroît qu'occasionnent les passages du tramway sur la voie du Grand-Tronc à Montréal.—Réglé par les parties intéressées.

La paroisse de Saint-Blaise demande que le comité impute à la Compagnie du Grand-Tronc les frais de sa pétition demandant un passage à niveau sur le chemin de fer Grand-Tronc.—Demande renvoyée.

Pétition des habitants du township d'Innisfil demeurant le long du chemin de fer entre Torendale et Barrie, demandant que le comité ordonne que la Compagnie du Grand-Tronc et le township, ou l'un ou l'autre, construisent un viaduc au-dessus de la voie à l'endroit où le chemin de fer coupe le chemin public à environ 1 mille de la station d'Allandale.—Accordée.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande que le comité approuve les plans et profils des passages des chemins publics sur l'embranchement Ridgeville, dans le township de Pelham.—Approuvés.

MM. Chrisholm et Logie présentent un mémoire représentant les raisons pour lesquelles la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo devrait payer à M. Powell les frais que lui ont occasionnés la modification de l'ordonnance relative à la fermeture de la rue Hughson, à Hamilton.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande que le comité rescinde l'ordonnance n° 7447, au sujet du passage du chemin public, à la gare et remette la question à l'examen.—A l'étude.

Demande de la municipalité de Saint-Henri au sujet de l'ouverture de la rue Gareau de façon à traverser la voie du chemin de fer Grand-Tronc.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande que le comité approuve le plan de certaines modifications de son pont aux Narrows de Sicamous, dans la Colombie-Britannique.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec (C.-P.) demande la permission de changer le parcours de sa ligne entre Mono-Road et Melville-Junction, dans le township de Caledon.—Demande retirée.

La municipalité de Galt demande la permission de construire un passage sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Myrtle Avenue.—A l'étude.

La Compagnie du tramway de Winnipeg demande la permission de traverser à niveau la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la rue Maine et l'avenue Higgins, dans la ville de Winnipeg.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis demande la permission de traverser à niveau le chemin de fer Central-Vermont, à Iberville.—Demande renvoyée.

Protection du public à la traversée du chemin de fer Intercolonial par le St-John Electric Railway à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee and Western demande la permission de traverser à niveau le chemin de fer Canadien du Pacifique à Tweed.—Remise à plus tard.

La Compagnie de tramway Hamilton et Dundas demande une ordonnance autorisant la construction d'un raccordement entre sa voie et celle de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo ; ainsi que l'usage par la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo des voies de l'impétrant allant à et traversant Dundas ; elle demande aussi l'approbation des arrangements faits entre les deux compagnies et la ville de Dundas à ce sujet.—Demandes accordées.

La Compagnie du chemin de fer Central Ontario demande la permission d'enlever les coins de bois aux cœurs de croisements et aux extrémités des contre-rails tous les ans, du mois de décembre au mois d'avril inclusivement.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Brandon et South-Western demande l'approbation des plans des traversées des embranchements Pembina et South-Western de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—A l'étude.

La Compagnie de chemin de fer Northern Pacific et Manitoba demande que le comité approuve l'endroit et le mode de raccordement de sa voie avec celle du Canadien-Pacifique.—Approuvé.

La Compagnie du chemin de fer Bedlington et Nelson demande qu'on lui attribue les droits de la ligne Crow's Nest de la Compagnie du chemin de fer Canadian du Pacifique.—Accordé.

La Sun Oil Refining Company se plaint des tarifs du Grand-Tronc et du Canadien-Pacifique relativement à l'huile, et du désavantage dans lequel ces compagnies la mettent à ce sujet.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal demande la permission de diriger un embranchement de sa ligne principale sur les filatures de la Dominion Cotton Mills Company, à Montréal.—Accordé.

La municipalité de la paroisse de Saint-Théophile-du-Lac-à-la-Tortue demande que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit forcée de construire un passage de chemin public à Cordon, Saint-Mathieu.—Demande renvoyée.

Pétition du conseil municipal du comté de Frontenac demandant que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc soit forcée de poser des avertisseurs électriques ou autres appareils de protection aux passages des chemins publics de Collin's-Bay, Cataracoui et Perth.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal demande la permission de traverser à niveau les voies de la Compagnie du tramway de Montréal sur les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame, à Montréal.—Accordé.

La Compagnie du chemin de fer Lake-Erie and Detroit-River demande droit de circulation sur le chemin de fer Canada-Southern, entre Ridgetown et Saint-Thomas, distance de 44 milles.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal demande certaines modifications de l'ordonnance du 28 septembre 1897, dossier n° 7157, approuvant que le chemin de fer Chateauguay et Northern (aujourd'hui le chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal) traverse le tramway de Montréal, à la rue Ontario, à Montréal.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande la permission d'utiliser pour son chemin de fer sa traversée du Grand-Tronc à Saint-Constant (province de Québec).—Accordé.

La Compagnie d'Irrigation de Calgary demande la permission de faire traverser le chemin de fer d'Edmonton par ses conduites d'irrigation.—Accordé.

La Compagnie de chemin de fer Ottawa et New-York demande la permission de se servir du raccordement de sa voie avec le chemin de fer Montréal et Ottawa, près de la ville d'Ottawa, avant l'installation de l'appareil d'enclenchement.

La Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa demande la permission de se servir du raccordement de sa voie avec le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, avant l'installation de l'appareil d'enclenchement.

La Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa demande la permission de se servir du raccordement de sa voie avec le chemin de fer St. Lawrence and Ottawa, près de la ville d'Ottawa, avant l'installation de l'appareil d'enclenchement.

La Compagnie du chemin de fer Metropolitan demande au comité d'approuver l'endroit et le mode de croisement de l'embranchement Northern du chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Whitechurch.—Accordé.

Ordonnance du comité obligeant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à installer et entretenir un appareil d'enclenchement à l'endroit où sa voie passe le chemin de fer Canada-Atlantique à Saint-Polycarpe.

La Compagnie du chemin de fer Columbia and Western demande que le comité approuve certains changements qu'elle propose de faire dans la ligne de son chemin de fer d'après des plans et profils présentés.—Approuvés.

Ordonnance du comité établissant que ses attributions s'étendent au transport des marchandises d'entier parcours, dans les limites du Canada, et que ce transport est assujéti aux dispositions de la loi des chemins de fer de 1898.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc demande la permission de diriger un éperon sur la propriété de W. C. Butler, partant de sa ligne principale et tournant la rue Monck, dans le village de Brighton (Ontario).—Accordé.

La Midland Railway Company of Nova-Scotia demande que le comité approuve l'endroit et le mode de raccordement de son chemin de fer avec l'embranchement de Windsor, à Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse.—Approuvé.

M. T. W. Robertson demande la permission de faire traverser le chemin de fer Calgary et Edmonton par un fossé d'irrigation.—Accordé.

M. A. T. Broderick demande la permission de faire traverser le chemin de fer Calgary et Edmonton par un fossé d'irrigation.—Accordé.

La Compagnie de tramway de Saint-Thomas demande la permission de traverser à niveau la voie de la Compagnie du chemin de fer London et Port-Stanley aux rues Talbot et Wellington, à Saint-Thomas, et la ligne entre la 7e et la 8e concession du township de Yarmouth. –Accordé.

La Compagnie du chemin de fer Bedlington et Nelson demande au comité d'approuver l'endroit et le mode de raccordement de sa voie avec la ligne de Crow's-Nest de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique du côté del'est.—Approuvé.

La Compagnie du chemin de fer Bedlington et Nelson demande au comité d'approuver l'endroit et le mode de raccordement de sa voie avec la ligne de Crow's-Nest de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique du côté de l'ouest.—Approuvé.

La Compagnie de chemin de fer Portage et North-Western demande que le comité approuve l'endroit et le mode de raccordement de sa voie avec le chemin de fer Manitoba et North-Western, près de la ville de Portage-la-Prairie.—Approuvé.

La Compagnie du chemin de fer Portage et North-Western demande la permission de croiser à niveau le chemin de fer Manitoba et North-Western, à Portage-la-Prairie.—Accordé.

La Compagnie du chemin de fer Portage et North-Western demande la permission de croiser à niveau le chemin de fer Canadien-Pacifique à la Pacific Avenue, à Portage-la-Prairie.—Accordé.

La municipalité de Rat-Portage demande la permission de construire un viaduc par-dessus la voie du chemin de fer Canadien-Pacifique à la rue Julius, dans la dite ville.—Accordé.

La municipalité de Rat-Portage demande la permission de construire un viaduc par-dessus la voie du chemin de fer Canadien-Pacifique, à la rue Matheson, dans la dite ville.—Accordé.

La municipalité de Rat-Portage demande la permission de construire un viaduc au-dessous de la voie du Canadien-Pacifiqne à la rue Argyle, dans la dite ville.—Accordé.

La Compagnie du chemin de fer Midland of Nova Scotia demande que le comité approuve l'endroit et le mode de raccordement de son chemin de fer avec l'Intercolonial à Truro, dans la Nouvelle-Ecosse.—Approuvé.

La Compagnie du chemin de fer de jonction Pontiac-Pacifique demande une ordonnance provisoire lui permettant de faire traverser à ses trains de construction le chemin de fer Hull-Electric, à Aylmer, en attendant l'installation des appareils d'enclenchement.—Accordé.

La Compagnie E. B. Eddy demande la permission de croiser avec son tramway la voie de la Compagnie du tramway Ottawa-Electric, à Hull.—Accordé.

La Compagnie d'irrigation de Calgary demande la permission de construire une conduite par-dessous la voie du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans le township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, dans le district d'Alberta (Territoires du Nord-Ouest).—Accordé.

La Compagnie du chemin de fer Portage and North-Western demande une ordonnance provisoire lui permettant de se servir du croisement du chemin de fer Canadien-Pacifique, à la Pacific Avenue, Portage-la-Prairie, en attendant l'installation d'appareils d'enclenchement.—Accordé.

La Compagnie du chemin de fer Portage et North-Western demande une ordonnance provisoire lui permettant de se servir du croisement du chemin de fer Manitoba et North-Western, à Portage-la-Prairie, en attendant l'installation d'appareils d'enclenchement.—Accordé.

La Compagnie Manitoba et South-Western demande la permission de croiser l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien-Pacifique à Saint-Boniface.—Accordé.

La municipalité de Toronto demande que le comité mette de nouveau à l'étude sa demande au sujet du croisement de l'avenue Lansdowne.—A l'étude.

La municipalité de Toronto demande que le comité ordonne que le Grand-Tronc mette des barrières et des gardiens au croisement de l'avenue Dunn.—A l'étude.

La municipalité de Toronto demande que la Compagnie de tramway de Toronto soit autorisée à prolonger sa voie sur Bloor Street en traversant les voies du Grand-Tronc (division du nord), du Toronto, Grey et Bruce, du Grand-Tronc et du Canadien-Pacifique, et que le croisement du chemin de fer Northern soit protégé par des barrières et des gardiens.—A l'étude.

La municipalité de Toronto demande que le Grand-Tronc place des barrières et des gardiens à l'endroit où sa voie traverse la rue Cherry, à Toronto.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande la permission de construire un embranchement le long du Trolley-Avenue, dans le township de Barton, lequel traversera la voie du Grand-Tronc.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Lardo-Duncan demande une ordonnance à l'effet d'empêcher la Compagnie du chemin de fer Arrowhead et Kootenay de violer la propriété et de gêner les ouvriers de la pétitionnaire sur les terrains et la voie de celle-ci dans la passe de Duncan-City et dans les environs.—Réglée entre les intéressés.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande l'autorisation d'ériger un embranchement partant de sa ligne principale, au lot 7, 3° concession, township de Barton, sur un endroit de la rue Wellington ou dans le voisinage, à Hamilton, au nord de la voie du Grand-Tronc.—A l'étude.

La municipalité de St.-Andrews (province de Québec) demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern d'établir sans délai un service sur le chemin de fer Lachute et St.-Andrews.—A l'étude.

La municipalité de Toronto demande une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de mettre des barrières et des gardiens au croisement de Downing Avenue, à Toronto.—A l'étude.

La municipalité de Toronto demande une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de mettre des barrières et des gardiens au croisement de Jamieson Avenue, à Toronto.—A l'étude.

M. George M. Way se plaint de ce que le passage du chemin de fer Canada-Atlantique sur le chemin de la Grande-Ile, à Valleyfield, est dans un état dangereux et devrait être protégé par des barrières.—A l'étude.

La Sun Oil Refining Company et la Gall-Schneider Oil Company se plaignent des compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien-Pacifique, au sujet de leurs tarifs relatifs au pétrole et aux produits du pétrole.—A l'étude.

MM. Thomas Conant et E. R. Mothersill se plaignent de ce que la voie du chemin de fer Oshawa-Electric soit trop près de leur propriété à East-Whitby, et demandent que la Compagnie du chemin de fer soit forcée d'éloigner sa voie.—A l'étude.

M. John Campbell se plaint de ce que le Canadien-Pacifique, le Grand-Tronc et autres chemins de fer le traitent moins bien que d'autres en matière du prix de transport de la farine.—A l'étude.

La municipalité de Richmond demande la permission d'ouvrir la Stanley-Avenue de façon à traverser la ligne du Grand-Tronc conduisant à Québec.—A l'étude.

Le conseil municipal du comté de Richmond, dans la province de Québec, demande un passage à niveau pour le chemin public sur la voie du Grand-Tronc entre les townships de Melbourne et Durham, à Gore-Station.—A l'étude.

La Compagnie du Great-Northern demande que le conseil approuve les traversées à niveau de la ligne du Canadien-Pacifique, qu'il est question d'établir au nord de Joliette, au sud de Saint-Jérôme et à l'ouest de Lachute, ainsi que la traversée à niveau de la ligne de Carillon et Grenville, que l'on projette près de Grenville.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique demande la permission de construire un embranchement allant de la ligne du chemin de fer Ontario et Québec à la Marl Quarry, dans le township de Holland, comté de Grey.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc demande la permission de construire un embranchement allant à la manufacture d'orgues de Doherty, à Clinton.—Approuvé.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc demande la permission de construire une voie de garage traversant la rue de l'Esplanade et conduisant à l'établissement de Firstbrooke Brothers, aux coins des rues Esplanade et Princess, à Toronto.—Accordé.

La Quebec Railway, Light and Power Company demande au comité d'approuver que son tramway électrique traverse à niveau le chemin de fer Canadien-Pacifique, à la rue Saint-Valier.—A l'étude.

La Compagnie de tramways Saint-Thomas demande une nouvelle prolongation du délai qui lui a été donné pour l'installation, au croisement de chemin de fer London et Port-Stanley, des appareils d'enclenchement dont la pose a été ordonnée le 29 juin 1899 —A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Canadien-Padifique demande que le comité approuve certains changements de tracé dans les sections des écoles dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.—A l'étude.

La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc demande à être entendue de nouveau sur la question de la traversée du Grand-Tronc par un embranchement du Canada-Southern conduisant aux usines de la Canada Peat Fuel Company.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande que le comité approuve le plan, le profil et le livre de renvoi d'un embranchement projeté devant aller vers le nord et vers l'ouest, à partir de sa ligne principale, sur le lot 7, 3e concession, township de Barton, jusqu'à un endroit situé à peu de distance à l'ouest de Wellington-Street et au nord de Simcoe-Street, à Hamilton.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande que le comité approuve le plan et le profil des traversées des divisions Great-Western et Northern et North-westhern du Grand-Tronc, par l'embranchement qu'elle projette.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande que le comité approuve le plan et le profil de la traversée à niveau du chemin de fer Hamilton Radial Electric par l'embranchement qu'elle projette.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande que le comité approuve le plan et le profil des raccordements projetés de sa voie principale avec la voie du chemin de fer Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric, ainsi que de la traversée de l'embranchement projeté du chemin de fer Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric.—A l'étude.

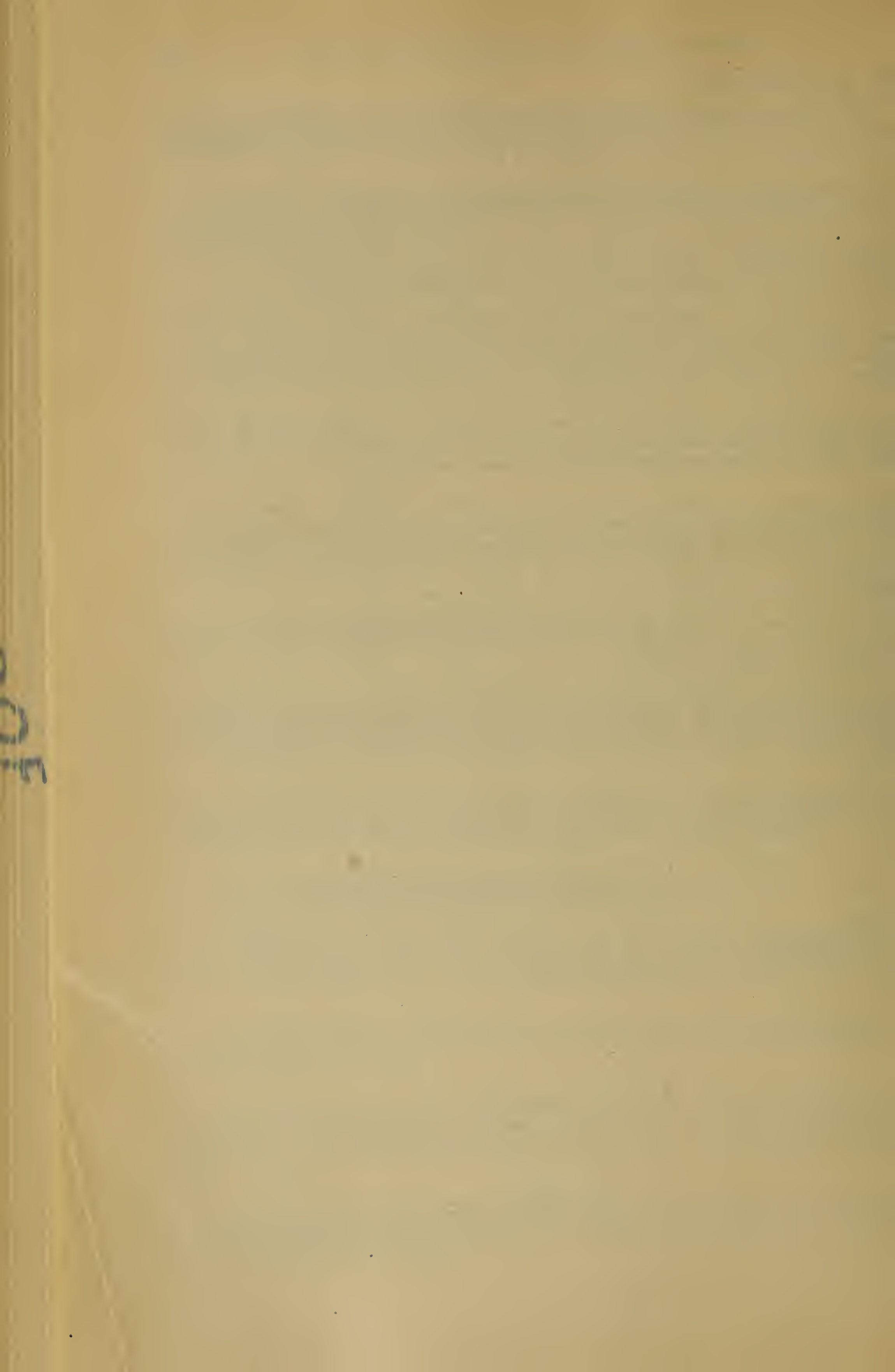
La Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo demande que le comité approuve les plans et profils de certains passages de chemins publics par son embranchement projeté.—A l'étude.

La paroisse de Sainte-Jérusalem d'Argenteuil demande que le comité contraigne la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de mettre des barrières et des gardiens au passage projeté du chemin de front du côté sud de la rivière du Nord près de Lachute.—A l'étude.

La Compagnie du chemin de fer Metropolitan demande la permission de relier sa ligne par une aiguille au chemin de fer Canadien-Pacifique à North-Toronto.—Accordé.

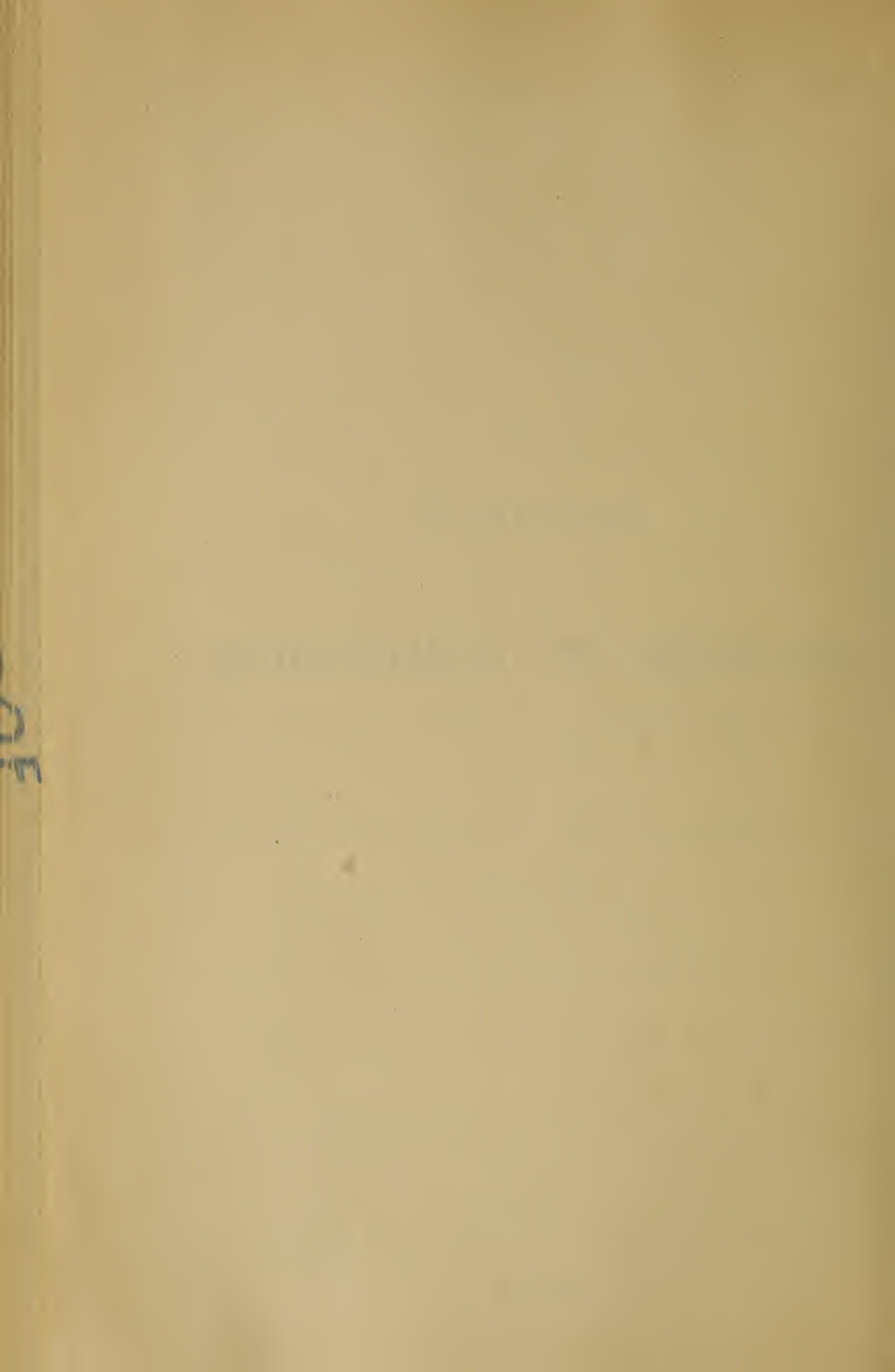
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Secrétaire, comité des chemins de fer, Conseil privé.

Préparé par
J. W. PUGSLEY,
Greffier du comité des chemins de fer, C.P.



PARTIE II

RELEVÉS DU COMPTABLE



No 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1898.

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu. — Personnel.	Imputables sur le revenu. — Réparations.
CANAUX.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois		1,000 00	20,613 32	13,463 01
Carillon } Grenville	39,999 37		11,919 27	11,478 88
Chambly		15,255 42	18,336 50	11,997 51
Cornwall	37,649 00	15,960 80	16,000 00	14,623 90
Lachine	162,351 83	3,103 99	55,990 00	35,776 90
Lac Saint-Louis	57,607 79			
Lac Saint-François	23,110 00	2,495 47		
Murray			5,073 70	3,533 68
Rideau		700 29	30,751 20	28,199 49
Saut-Sainte-Marie	63,935 48		13,840 24	6,564 40
Soulanges	1,442,824 22			
Sainte-Anne			1,920 12	1,997 96
Saint-Laurent — Chenal Nord	461,979 50			
Saint-Laurent — Chenal des Galops	42,430 00			
Saint-Laurent — Abords du fleuve	9,366 47			
Saint-Ours			2,244 12	1,494 93
Saint-Pierre			2,819 86	456 61
Trent	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
Welland		30,099 84	86,110 88	56,270 60
Williamsburg, Galops	987,186 44	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" Rapide Plat	57,869 18			
" Pointe Farran	346,956 54			
Total	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.				
Dragueurs, Lachine				2,802 92
" Rideau				5,960 24
Divers		100 00	8,990 36	4,444 71
Appoint. dép. cont., employés des canaux			30,744 81	
Travail le dimanche			13,907 25	
Relevés hydrographiques et inspections		1,218 79		
Total		1,318 79	53,642 42	13,207 87
CHEMINS DE FER.				
Pacifique Canadien	8,418 53			
Passe-du-Nid-de-Corbeau		2,234 68		
Intercolonial	1,081,929 94	210,000 00	3,465,686 21	
Ile du Prince-Edouard	22,000 00		218,053 01	
Embranchement de Windsor			12,873 09	
Total	1,112,348 47	212,234 68	3,696,612 31	
EN GÉNÉRAL POUR LES CHEMINS DE FER.				
Arpentage prélim. au district du Klondike		39,469 97		
" " de la Rivière Stikine et port océan., C.-B.		16,482 95		
Statistique des chemins de fer		113 85		
Subventions aux chemins de fer		*3,014,620 05		
A reporter		3,070,686 82		

* Ce montant n'est pas compris dans le paiement annuel de $183,600 à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu.	
			Personnel.	Réparations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	....	3,070,686 82	....	....
EN GÉNÉRAL POUR LES CHEMINS DE FER.				
Rép. à la voit. du Gouverneur gén., *Victoria*	....	2,500 00	....	....
Rapport d'enquêtes devant le comité des chemins de fer du Conseil privé	....	199 30	....	....
Abonnement au *Railway Congress*, Bruxelles	....	97 33	....	....
Arpentages et inspections	....	7,534 46	....	....
Pour défrayer les dép. pour recueillir renseign. au sujet d'une commiss. de ch de fer	....	608 00	....	....
Total	....	3,081,625 91	....	....
DIVERS.				
Frais de litige	....	1,174 92	....	....
Appointem. d'ingénieurs, dessinateurs, etc.	....	18,949 96	....	....
" de commis surnuméraires, etc.	....	1,960 31	....	....
Total	....	22,085 19	....	....
RÉCAPITULATION.				
Total pour les canaux	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36
" " en général	....	1,318 79	53,642 42	13,207 87
Total pour les canaux	3,899,877 31	83,524 39	334,270 99	215,520 23
Total pour les chemins de fer	1,112,348 47	212,234 68	3,696,612 31	....
" " en général	....	3,081,625 91	....	....
Total pour les chemins de fer	1,112,348 47	3,293,860 59	3,696,612 31	....
Grand total, Chemins de fer et Canaux, y compris Divers	5,012,225 78	3,399,470 17	4,030,883 30	215,520 23

Montant total dépensé, $12,658,099.48.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

No 2.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1899.

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	156,523 32	......	....	......
" depuis " ..	1868	21,519 72	....	....	....
" " " ..	1869	70,719 80	....	.....	....
" " " ..	1870	....	46,193 57	....	....
" " " ..	1871	....	....	225 36	555 78
" " " .	1872	....	....	280 00	6,122 07
" " " ..	1873	....	....	343 32	6,539 58
" " " ..	1874	....	....	725 93	1,558 57
" " " ..	1875	20 97	....	560 00	889 35
" " " ..	1876	11,125 00	....	641 55	....
" " " ..	1877	63,330 18	....	600 00	17 45
" " " ..	1878	26,511 51	....	600 00	....
" " " ..	1879	107,337 75	....	631 50	....
" " " ..	1880	80,120 54	....	400 00	....
" " " ..	1881	69,434 76	....	959 58	....
" " " ..	1882	484 00	....	1,920 54	200 63
" " " ..	1883	....	....	2,089 19	232 42
" " " ..	1884	2,471 40	....	2,601 47	367 85
" " " ..	1885	16,820 15	....	1,929 11	183 11
" " " .	1886	2,316 85	....	2,360 67	297 81
" " " ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" " " ..	1888	....	....	3,217 77	1,588 40
" " " ..	1889	....	500 00	3,085 29	353 38
" " " .	1890	....	.....	3,110 15	255 34
" " " ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" " " ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" " " ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" " "	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" " " ..	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
" " " ..	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" " " .	1897	....	....	2,728 38	1 20
" " " ..	1898	....	111 70	2,785 25	453 85
" " " .	1899	....	....	2,819 86	456 61
		648,755 64			
Moins—Remboursé les années précédentes..	....	208 50			
Total	...	*648,547 14	135,808 71	54,210 99	26,647 34

*Dépense telle que ci-dessus	$ 648,547 14
Moins dépense avant la confédération	156,523 32
Conforme aux comptes publics, 1899, page xvi......	$ 492,023 82

LEONARD SHANNON,
Camptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 1er novembre 1899.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		17,929 34
" " "	1872		6,399 41
" " "	1873		14,943 83
" " "	1874		4,018 90
" " "	1875		443 00
" " "	1876		110 75
" " "	1877		22 30
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		520 00
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891		
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894		
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
Total			44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial	...	40,000 00		...	...	...
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	...	2,547,532 85		...	...	...
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868	...		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		...	14,209 02	12,085 84
Coût de la construction première et agrandiss. de 1843 à 1848	...	...	2,589,532 85			
Dépensé par le gouvernement fédéral	1870	...		...	15,834 49	13,302 39
" "	1871	...		12,231 40	17,478 52	15,093 25
" "	1872	36,708 15		...	16,076 93	12,334 69
" "	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
" "	1874	158,618 35		...	25,811 07	22,828 66
" "	1875	197,420 52		...	28,592 01	30,057 34
" "	1876	327,769 39		...	33,797 73	29,103 65
" "	1877	1,439,375 73		...	33,148 86	19,824 33
" "	1878	1,484,619 63		...	39,062 97	13,646 41
" "	1879	958,053 30		...	42,338 84	12,400 78
" "	1880	369,566 74		...	38,950 90	10,223 62
" "	1881	292,165 51		...	39,027 99	19,888 33
" "	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" "	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" "	1884	188,266 18		...	48,624 51	19,683 24
" "	1885	111,215 23		...	49,004 85	20,199 78
" "	1886	210,509 42		...	50,969 10	19,199 18
" "	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" "	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" "	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" "	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" "	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" "	1892	87,852 35		27,480 80	57,729 37	67,499 62
" "	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" "	1894	64,345 14		15,856 74	60,174 03	40,939 70
" "	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" "	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" "	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" "	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" "	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
Coût de l'agrandissement	...	...	8,197,561 16			
Total	...	...	10,787,094 01	253,886 65	1,331,849 46	780,624 48

Dépense totale à compte du capital comme ci-dessus		$10,787,094 01
Moins imputable à fleuve St-Laurent et canaux, *voir* page 9	$2,950,104 15	
Moins dépensé par le gouvernement impérial	40,000 00	
		2,990,104 15
Conforme au bilan des comptes publics, 1899, page xvi		$ 7,796,989 86

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
			$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé p. le gouvernem. avant la confédération	. . . .	1,611,424 11	. . . .	. . . .	. . . .
" depuis " ..	1868	. . . .	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	. . . .	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	. . . .	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	. . . .	. . . .	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	. . . .	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	. . . .	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	. . . .	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	. . . .	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	. . . .	. . . .	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	. . . .	. . . .	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	. . . .	. . . .	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	. . . .	. . . .	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	. . . .	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	. . . .	. . . .	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	. . . .	. . . .	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	. . . .	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	. . . .	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	. . . .	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	. . . .	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	. . . .	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	. . . .	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	. . . .	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " " ..	1890	. . . .	. . . .	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	. . . .	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	. . . .	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	. . . .	. . . .	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	. . . .	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	. . . .	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	. . . .	. . . .	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	. . . .	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	. . . .	1,000 00	20,613 22	13,463 01
Total	. .	*1,636,690 26	193,949 37	542,209 13	414,583 18

*Voir page 9 pour le total du coût, fleuve Saint-Laurent et canaux.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	18,442 85	98,378 46
" " depuis "	1868	....	....
" " " "	1869	....	....
" " " "	1870	....	....
" " " "	1871	....	....
" " " "	1872	....	....
" " " "	1873	33,241 69	....
" " " "	1874	26,541 30	....
" " " "	1875	20,611 36	....
" " " "	1876	50,215 47	....
" " " "	1877	47,377 31	....
" " " "	1878	5,570 46	....
" " " "	1879	9,265 77	....
" " " "	1880	9,214 56	....
" " " "	1881	6,927 96	....
" " " "	1882	28,933 45	....
" " " "	1883	44,874 31	....
" " " "	1884	89,846 03	....
" " " "	1885	115,110 17	....
" " " "	1886	116,051 73	....
" " " "	1887	74,437 31	....
" " " "	1888	56,482 85	....
" " " "	1889	18,493 92	....
" " " "	1890	23,979 91	....
" " " "	1891	35,137 25	....
" " " "	1892	59,779 31	....
" " " "	1893	52,643 39	....
" " " "	1894	13,721 66	....
" " " "	1895	182,775 75	....
" " " "	1896	7,457 05	....
" " " "	1897	12,347 31	....
" " " "	1898	211,537 76	....
" " " "	1899	513,775 97	....
Total	....	1,884,793 86	98,378 46

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus	$ 1,884,793 86
Canal Beauharnois, *voir* page 8	1,636,690 26
Canal Cornwall " 12	6,563,008 00
Canal Williamsburg " 14	7,170,592 26
Lac Saint-Louis " 10	250,066 48
Canal Soulanges " 26	5,098,259 83
Canal Lachine, depuis avant la confédérat. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 7	2,950,104 15
Lac Saint-François, *voir* page 11	26,530 00
Conforme au bilan des comptes publics, 1899, page xvi	$25,580,044 84

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédération	.....	.....	.....
" " depuis "	1868	.....	.....
" " " "	1869	.....	.....
" " " "	1870	.....	.....
" " " "	1871	.....	.....
" " " "	1872	.....	.....
" " " "	1873	.....	.....
" " " "	1874	.....	.....
" " " "	1875	.....	.....
" " " "	1876	.....	.....
" " " "	1877	.....	.....
" " " "	1878	.....	.....
" " " "	1879	.....	.....
" " " "	1880	.....	.....
" " " "	1881	.....	.....
" " " "	1882	.....	.....
" " " "	1883	.....	.....
" " " "	1884	.....	.....
" " " "	1885	.....	.....
" " " "	1886	.....	.....
" " " "	1887	.....	.....
" " " "	1888	.....	.....
" " " "	1889	.....	.....
" " " "	1890	.....	.....
" " " "	1891	.....	.....
" " " "	1892	.....	.....
" " " "	1893	.....	.....
" " " "	1894	.....	.....
" " " "	1895	4,753 14	.....
" " " "	1896	49,909 31	.....
" " " "	1897	73,300 41	.....
" " " "	1898	64,495 83	.....
" " " "	1899	57,607 79	.....
Total	.....	*250,066 48	.....

* Y compris le coût total du fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

DOC. DE LA SESSION No 10

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-FRANÇOIS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernem. depuis la confédération	1868	....	....
" " " "	1869	....	....
" " " "	1870	....	....
" " " "	1871	....	....
" " " "	1872	....	....
" " " "	1873	....	....
" " " "	1874	....	....
" " " "	1875	....	....
" " " "	1876	....	....
" " " "	1877	....	....
" " " "	1878	....	....
" " " "	1879	....	....
" " " "	1880	....	....
" " " "	1881	....	....
" " " "	1882	....	....
" " " "	1883	....	....
" " " "	1884	....	....
" " " "	1885	....	....
" " " "	1886	....	....
" " " "	1887	....	....
" " " "	1888	....	....
" " " "	1889	....	....
" " " "	1890	....	....
" " " "	1891	....	....
" " " "	1892	....	....
" " " "	1893	....	....
" " " "	1894	....	....
" " " "	1895	....	....
" " " "	1896	....	....
" " " "	1897	....	....
" " " "	1898	3,420 00	....
" " " "	1899	23,110 00	....
Total	....	*26,530 00	....

* Y compris dans le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 9.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*.

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération..	......	1,933,152 69		....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération..	1868	....		2,786 00	11,244 47	3,774 18
" " ..	1869	10,692 04		....	10,347 91	3,859 14
" " ..	1870	....		17,780 05	10,368 16	7,145 42
" " ..	1871	....		7 50	11,848 39	8,891 61
" " ..	1872	....		10,000 21	10,594 30	8,163 70
" " ..	1873	....		1,011 75	13,042 25	12,467 65
" " ..	1874	....		....	13,405 20	7,610 70
" " ..	1875	1,780 00		....	13,351 91	7,097 34
Coût de la construct. primitive.	......	....	1,945,624 73			
Dépensé par le gouvernement fédéral..	1876	....		....	13,320 61	6,423 67
" " ..	1877	49,211 37		....	13,375 70	6,440 54
" " ..	1878	145,015 45		....	13,825 50	4,935 21
" " .	1879	143,092 05		....	13,817 96	4,983 15
" " ..	1880	109,454 95		....	14,440 33	9,735 76
" " .	1881	53,948 14		....	15,173 60	5,524 10
" " .	1882	44,587 61		....	15,052 20	6,634 62
" " ..	1883	21,728 93		....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	22,018 13		....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		....	17,890 55	58,205 26
" " .	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " ..	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		....	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
Coût de l'agrandissement.. ...	..	....	4,617,383 27			
Total	...	....	*6,563,008 00	100,284 20	460,994 68	364,166 38

* Compris dans le coût total du fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital. Pointe Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, premiers frais de construction					1,320,655 54			
Dépensé par le gouv. depuis la confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 08	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" " "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" " "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG—*Fin.*

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.				Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		Pointe Farran.	Galops.	Rapide Plat.	Total.			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. depuis la confédération.	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897	....	262,795 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06	....	10,708 66	8,032 84
" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
Total	. . .	586,111 74	3,385,837 38	1,875,500 97	*7,170,592 26	40,781 66	249,293 05	230,606 75

* Premiers frais de construction .... $ 1,320,655 54
Frais d'agrandissement 5,849,936 72

Total .... $ 7,170,592 26

Y compris le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, page 9.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial....	...	222,220 00	....	.. . .	....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	....	7,416,019 83	....	....	....
" depuis " ..	1868	12,097 84	....	37,679 05	38,852 96
" " " ..	1869	43,486 36	....	39,060 61	50,773 03
" " " ..	1870	....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
" " " ..	1871	.. ..	48,569 10	42,383 33	53,381 02
" " " ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
" " " ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
" " " ..	1874	746,420 61	. ...	50,966 48	103,666 99
" " " ..	1875	1,047,119 91	.. ..	52,595 00	88,539 99
" " " ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
" " " ..	1877	2,199,962 61	.. ..	59,963 47	49,783 93
" " " ..	1878	2,138,392 99	....	60,138 59	66,393 53
" " " ..	1879	1,552,697 41	....	59,942 23	56,755 57
" " " ..	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
" " " ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " " ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " " ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " " ..	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
" " " ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " " ..	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " " ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " " ..	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " " ..	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
" " " .	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " " ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " " ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " " ..	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " " ..	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " " ..	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " " ..	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " " ..	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " " ..	1898	....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " " ..	1899	....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
Total	....	*23,771,635 76	466,619 39	2,523,900 29	2,182,684 54

*Dépense totale comme ci-dessus.....	$	23,771,635 76
Moins, dépensé par le gouvernement impérial............ ...		222,220 00
Conforme au bilan des comptes publics, 1899, page xvi...	$	23,549,415 76

Premiers frais de construction, y compris ceux du premier agrandissement...............	$	7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland..........		16,077,811 73
Dépense totale comme ci-dessus.	$	23,771,635 76

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL DE SAINTE-ANNE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	..	134,456 51	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	778 16	432 47
" " " ..	1869	....	....	1,062 96	1,873 51
" " " ..	1870	....	....	1,136 54	1,280 36
" " " ..	1871	....	....	1,285 84	1,539 02
" " " ..	1872	....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
" " " ..	1873	....	540 11	2,199 64	1,264 40
" " " ..	1874	12,753 27	....	2,614 90	7,208 63
" " "	1875	32,627 71	....	1,859 20	4,506 68
" " " .	1876	24,935 85	....	1,952 14	4,033 72
" " " ..	1877	30,003 08	....	1,982 65	1,756 93
" " " .	1878	14,618 85	....	2,057 32	541 95
" " " .	1879	22,113 02	....	2,202 03	3,259 70
" " " ..	1880	3,054 68	....	2,152 57	1,704 71
" " " ..	1881	69,042 76	....	2,553 02	3,257 92
" " " ..	1882	193,158 36	....	2,611 30	2,343 99
" " " ..	1883	172,959 95	....	2,569 86	3,448 83
" " " ..	1884	142,006 25	....	2,775 32	2,725 49
" " " .	1885	93,679 57	....	2,618 60	4,042 04
" " " ..	1886	129,681 67	....	2,611 90	5,803 01
" " " .	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" " " ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" " " ..	1889	24,786 33	....	2,569 22	1,730 79
" " " ..	1890	6,151 14	....	2,571 04	1,525 51
" " " ..	1891	....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" " " ..	1892	....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" " " ..	1893	....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" " " ..	1894	....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" " " ..	1895	....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" " " ..	1896	....	....	2,495 54	4,993 89
" " " ..	1897	....	....	2,357 51	1,688 12
" " " ..	1898	....	....	1,904 10	1,699 44
" " " ..	1899	....	....	1,920 12	1,997 96
Total..........................	....	*1,170,215 63	57,265 33	69,797 49	70,728 75

* Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

Premiers frais de construction..................................	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris nouvelle écluse........................	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	......	*	....	....	....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	......	63,053 64	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
" " " ..	1869	....	....	6,549 38	10,157 42
" " " ..	1870	....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
" " " ..	1871	....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
" " " ..	1872	165,257 28	....	8,324 51	17,235 31
" " " ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
" " " ..	1874	245,258 38	....	10,710 88	10,605 82
" " " ..	1875	339,864 76	....	10,378 57	18,520 44
" " " ..	1876	326,203 16	....	10,764 38	11,475 96
" " " ..	1877	245,738 04	....	11,050 27	10,304 06
" " " ..	1878	22,676 20	....	11,401 30	5,082 72
" " " ..	1879	243,141 24	....	11,501 52	7,629 98
" " " ..	1880	281,514 27	....	11,959 14	7,625 54
" " " ..	1881	336,707 53	....	13,059 18	8,076 91
" " " ..	1882	433,084 39	....	14,387 49	7,582 68
" " " ..	1883	433,575 10	....	17,479 58	8,310 02
" " " ..	1884	399,267 16	....	17,393 91	7,918 42
" " " ..	1885	157,187 72	....	19,702 30	10,429 26
" " " ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" " " ..	1887	20,747 11	....	20,011 36	10,554 41
" " " ..	1888	38,996 29	....	21,531 12	10,036 62
" " " ..	1889	298 17	....	22,098 88	10,135 66
" " " ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" " " ..	1891	....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
" " " ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" " " ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" " " ..	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" " " ..	1895	....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
" " " ..	1896	3,850 31	....	13,995 69	12,161 10
" " " ..	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" " " ..	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" " " .	1899	39,999 37	....	11,919 27	11,478 88
Total	......	†4,154,360 04	152,507 94	442,905 19	324,581 02

* Dépense non donnée—les archives relatives à cette dépense étaient au bureau des terres de l'artillerie à Montréal et furent détruites par le feu en 1852.

† Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19, coût d'agrandissement, $4,091,306.40.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET BARRAGE DE LA CULBUTE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	835 53	....	....
" " " ..	1874	....	38,388 99	....	....
" " " ..	1875	63,659 29	....	....	....
" " " ..	1876	76,842 44	....	....	....
" " " ..	1877	56,081 87	....	....	....
" " " ..	1878	5,933 53	....	....	....
" " " ..	1879	20,694 19	....	....	....
" " " ..	1880	16,688 20	....	202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62	....	962 85	....
" " " ..	1882	29,567 15	....	790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60	....	695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16	....	733 50	....
" " " ..	1885	19,071 76	....	730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27	....	730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88	....	730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99	....	739 50	730 60
" " " .	1889	17,112 01	....	1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35	....	747 83	....
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892	....	1,546 25	736 00	....
" " " ..	1893	....	1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894	....	2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895	....	1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896	....	....	....	....
" " " ..	1897	....	....	....	....
" " " ..	1898	....	....	....	100 00
" " " ..	1899	....	....	....	....
Total....................	.....	*379,494 46	55,328 87	11,507 48	7,036 15

* Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	....	3,911,701 47	....	....	....
Dépensé par le gouv. avant la confédération	.....	153,062 60	....	....	....
" depuis "	1868	166 50	7,298 12	18,397 28	16,475 21
" " "	1869	....	....	19,250 71	13,140 77
" " "	1870	....	13 16	20,022 37	19,469 33
" " "	1871	....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
" " "	1872	....	4,967 50	22,139 48	14,005 32
" " "	1873	....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
" " "	1874	....	5,793 16	26,815 44	22,957 40
" " "	1875	9,310 85	....	26,553 37	19,699 81
" " "	1876	2,163 96	....	26,430 77	14,428 25
" " "	1877	214 11	....	25,959 56	14,198 18
" " "	1878	....	....	26,651 51	11,034 22
" " "	1879	7,703 88	....	26,042 52	7,134 55
" " "	1880	....	....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	....	....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	10,720 50	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	....	700 29	30,751 20	28,199 49
Total	....	*4,095,043 87	300,318 92	903,533 93	620,645 36

* Travaux de la rivière Ottawa.

Ecluse de Sainte-Anne, page 16		$ 1,170,215 63
Canal de Carillon et Grenville, page 17		1,154,360 04
Canal de la Culbute, page 18		379,494 46
Canal Rideau, tel que ci-dessus	$ 4,095,043 87	
Moins dépensé par le gouvernement impérial	3,911,701 47	
		183,342 40
Total des travaux de l'Ottawa (capital)		$ 5,887,412 53
Ajoutez dépenses sur glissoirs et estacades avant la confédération	$ 719,247 13	
Depuis la confédération	7,243 60	
Ajoutez dépenses sur les canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
Ajoutez dépenses en 1881, imputées à Divers, *voir* page 229, partie ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant transféré, *voir* page xxxvi des Comptes publics, bilan de 1881	233,555 85	
		1,444,134 23
		$ 7,331,546 76
Moins dépensé avant la confédération, transféré aux comptes du revenu	$ 320,618 28	
Moins dépensé, 1872, sur le canal de Carillon et Grenville, tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers.	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1899, page xvi		$ 6,845,671 20

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération ..	....	121,537 65	....	....	.. ..
" depuis " ..	1868	....	....	1,532 75	753 74
" " " ..	1869	... .	....	1,755 15	1,399 18
" " " ..	1870	.. ..	....	1,458 09	1,006 22
" " " ..	1871	....	....	1,414 48	1,210 98
" " " ..	1872	....	. .. .	1,565 80	1,263 19
" " " ..	1873	....	....	2,076 50	1,575 10
" " " ..	1874	....	....	2,219 13	2,363 42
" " " ..	1875	....	....	1,362 22	1,245 69
" " " ..	1876	....	....	1,403 92	1,601 71
" " " ..	1877	....	.. ..	1,533 40	750 80
" " " ..	1878	....	....	1,556 65	283 77
" " " ..	1879	....	....	1,581 55	456 07
" " " ..	1880	....	... .	1,614 01	705 54
" " " ..	1881	....	....	1,741 97	1,299 77
" " " ..	1882	....	... ...	2,002 71	1,902 41
" " " ..	1883	.. ..	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" " " ..	1884	....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
" " " ..	1885	....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" " " ..	1886	....	....	2,311 70	4,143 47
" " " ..	1887	....	. . ..	2,175 37	5,864 78
" " " ..	1888	....	....	2,216 04	2,801 17
" " " ..	1889	....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" " " ..	1890	.. ..	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" " " ..	1891	....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" " " ..	1892	....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" " " ..	1893	....	. ...	2,136 66	1,994 34
" " " ..	1894	... .	....	2,216 68	924 55
" " " ..	1895	....	....	2,161 63	915 50
" " " ..	1896	... .	. ...	2,094 91	1,678 49
" " " ..	1897	....	....	2,135 60	707 06
" " " ..	1898	....	....	2,049 67	692 04
" " " .	1899	....	....	2,244 12	1,494 93
Total	. ....	*121,537 65	95,028 62	62,248 36	56,712 18

* Y compris le coût total des travaux du canal Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 21.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

———	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	..	634,711 76	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	8,312 90	9,355 70
" " " ..	1869	....	....	8,437 22	13,120 97
" " " ..	1870	....	....	8,934 41	20,180 73
" " " ..	1871	....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
" " " ..	1872	....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
" " " ..	1873	....	759 00	10,390 44	11,789 27
" " " ..	1874	....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
" " " .	1875	2,415 00	....	12,201 99	16,306 91
" " " ..	1876	....	....	10,593 14	13,273 56
" " " ..	1877	80 00	....	10,281 78	10,111 32
" " " ..	1878	....	....	10,413 99	6,022 96
" " " ..	1879	....	....	11,301 53	8,809 77
" " " .	1880	....	....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	....	....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " " ..	1890	....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " .	1894	....	8,567 78	19,040 93	11,920 74
" " " ..	1895	....	6,147 63	19,325 49	11,779 12
" " " ..	1896	....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	....	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
		637,206 76			
Moins produit de vente d'un lopin de terre..............................	.....	150 00			
Total	....	*637,056 76	459,130 52	486,214 54	447,919 72

* Canal Chambly et rivière Richelieu.

Canal Chambly tel que ci-dessus....................................			$ 637,056 76
Eclu e Saint-Ours, *voir* page 20................................			121,537 65
			$ 758,594 41
Moins somme déduite à la confédération, *voir* Comptes publics, 1868, partie i, page 9.			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.			
Canal Chambly comme ci-dessus	$ 634,711 76		
Ecluse Saint-Ours, page 20.....	121,537 65		
		$ 756,249 41	
Rapp. comme actif dans les Comptes publ., 1868.		433,807 83	
			$ 322,441 58
Conforme aux Comptes publics, 1899, page xvi............			$ 436,152 83

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération.	.....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	400 00	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " .	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " .	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	7,135 63	....	....	....
" " " .	1883	84,071 68	....	....	....
" " " ..	1884	118,187 43	....	....	....
" " " ..	1885	148,902 66	....	....	....
" " " ..	1886	179,704 52	....	....	....
" " " .	1887	142,563 66	....	....	....
" " " ..	1888	146,754 37	....	....	....
" " " ..	1889	215 326 46	....	....	....
" " " ..	1890	106,760 35	....	494 31	....
" " " ..	1891	61,260 49	....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	....	....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	....	....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	....	....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	....	....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	....	....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	....	....	5,073 70	3,533 68
Total........................	....	*1,247,470 26	400 00	49,766 54	36,999 73

* Conforme au bilan des comptes publics, 1899, page xvi.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	..	309,371 31	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
" " " ..	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
" " " ..	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " " ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " " ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " " ..	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
" " " .	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
" " " ..	1887	179,541 63	....	1,938 08	6,008 88
" " " ..	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
" " " ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " " ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " " ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " " ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " " ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " " ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " " ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " " ..	1896	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " " ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " " ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " " ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
Total	.....	2,543,240 47	159,834 78	64,087 01	88,970 07

Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus		$ 2,543,240 47
MOINS—Dépensé avant la confédération	$ 309,371 31	
" année 1880	561 50	
		309,932 81
Conforme aux comptes publics, balance, 1899, page xvi		$ 2,233,307 66

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. dep. la confédération.	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	748 65	....	....
" " " ..	1883	4,831 80	....	....	....
" " " ..	1884	50,878 12	....	....	....
" " " ..	1885	92,473 97	....	....	....
" " " ..	1886	65,561 51	....	....	....
" " " ..	1887	49,617 92	....	....	....
" " " ..	1888	54,166 57	....	....	....
" " " ..	1889	89,486 18	....	....	....
" " " ..	1890	22,226 23	....	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	....	*	*
" " " ..	1892	29,771 64	....	*	*
" " " ..	1893	....	....	*	*
" " " ..	1894	....	....	*	*
" " " ..	1895	....	....	*	*
" " " ..	1896	....	....	*	*
" " " ..	1897	....	....	*	*
" " " ..	1898	....	....	*	*
" " " ..	1899	....	....	*	*
Total........................	.....	†476,128 73	748 65	*	*

* Compris dans le canal Rideau.
† Conforme aux comptes publics, 1899, page xvi.

Coût du canal comme ci-dessus....................................	$ 476,128 73
Payé en 1896–97 mais imputé comme ayant été voté sous Canal Rideau, capital —Estimation finale, Wm Davis et Fils..........................	10,720 50
Coût total du canal Tay....................................	$ 486.849 23

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTERE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

DOC. DE LA SESSION No 10

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868				
" " " ..	1869				
" " " ..	1870				
" " " ..	1871				
" " " ..	1872		949 35		
" " " ..	1873				
" " " ..	1874				
" " " ..	1875				
" " " ..	1876				
" " " ..	1877				
" " " ..	1878				
" " " ..	1879				
" " " ..	1880				
" " " ..	1881				
" " " ..	1882				
" " " ..	1883				
" " " ..	1884				
" " " ..	1885				
" " " ..	1886				
" " " ..	1887				
" " " ..	1888	8,145 06			
" " " ..	1889	34,018 95			
" " " ..	1890	176,568 55			
" " " ..	1891	325,336 33			
" " " ..	1892	341,474 31			
" " " ..	1893	589,801 25			
" " " ..	1894	1,316,529 29			
" " " ..	1895	466,151 50		3,432 73	
" " " ..	1896	189,986 59		16,074 70	2,650 17
" " " ..	1897	209,561 82		15,381 59	7,671 79
" " " ..	1898	21,004 56		14,389 92	8,172 09
" " " .	1899	63,935 48		13,840 24	6,564 40
Total		*3,742,513 69	949 35	63,119 18	25,058 45

* Conforme aux comptes publics, 1899, page xvi.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE SOULANGES.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " .	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " . ..	1883	....	....	....	....
" " " .	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	....	....	....	....
" " " ..	1889	....	....	....	....
" " " ..	1890	....	....	....	....
" " " ..	1891	....	....	....	....
" " " .	1892	54,235 76	....	....	....
" " " ..	1893	210,336 24	....	....	....
" " " ..	1894	723,380 95	....	....	....
" " " ..	1895	752,016 53	....	....	....
" " " ..	1896	535,939 07	....	....	....
" " " ..	1897	363,126 06	....	....	....
" " " ..	1898	1,016,401 00	....	....	....
" " "	1899	1,442,824 22	....	....	....
Total..................	......	*5,098,259 83	......	....	....

Compris dans le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* partie ii, page 9.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant le montant dépensé pour construction et agrandissement des canaux, au 30 juin 1899.

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Saint-Pierre	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Lachine	2,589,532 85	8,197,561 16	10,787,094 01
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	1,866,351 01	1,884,793 86
Lac Saint-Louis	....	250,066 48	250,066 48
Lac Saint-François	....	26,530 00	26,530 00
Cornwall	1,945,624 73	4,617,383 27	6,563,008 00
Williamsburg { Pointe Farran	....	586,111 74	7,170,592 26
Williamsburg { Galops	....	3,385,837 38	
Williamsburg { Rapide Plat	....	1,875,500 97	
Williamsburg { Williamsburg	1,320,655 54	2,486 63	
Welland	7,693,824 03	16,077,811 73	23,771,635 76
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
*Carillon et Grenville	63,053 64	4,091,306 40	4,154,360 04
Culbute	379,494 46	....	379,494 46
Rideau	4,095,043 87	....	4,095,043 87
Saint-Ours	121,537 65	....	121,537 65
Chambly	637,056 76	....	637,056 76
Murray	1,247,470 26	....	1,247,470 26
Trent	2,543,240 47	....	2,543,240 47
Tay	476,128 73	....	476,128 73
Saut-Sainte-Marie	3,742,513 69	....	3,742,513 69
Soulanges	5,098,259 83	....	5,098,259 83
	33,991,788 97	42,412,490 19	76,404,279 16

* Non compris la construction par le gouvernement impérial, les registres en rapport à cette construction furent gardés au bureau de l'artillerie, Montréal, et ont été détruits par un incendie en 1852.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

* RÉCAPITULATION—DÉPENSES sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouvernement impérial	....	20,593,866 13	98,378 46	....	....	....
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868	33,784 06	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
" "	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
" "	1870	....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
" "	1871	....	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
" "	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
" "	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
" "	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
" "	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
" "	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
" "	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
" "	1878	3,843,338 62	....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
" "	1879	3,064,098 61	....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
" "	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,588 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	109,216 33	294,146 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" "	1897	2,341,016 16	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
Total	....	76,404,279 16	2,618,104 42	7,326,174 32	5,687,964 10	12,079,274 46

* Ceci ne comprend pas les dépenses imputées aux canaux en général, mais les montants dépensés sur canaux spécifiés.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1[er] novembre 1899.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

LOCATIONS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Balance due le 1er juillet 1898.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1899.	Total.	—	Diminution.	Déposé au crédit du receveur général.	Balance due le 30 juin 1899.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
28,020 96	12,417 28	40,438 34	Canal Welland	178 93	8,996 35	31,263 06	40,438 34
781 00	708 00	1,489 00	" Williamsburg		95 00	1,394 00	1,489 00
2,372 50	5,170 00	7,542 50	" Cornwall		4,115 00	3,427 50	7,542 50
7,497 83	2,703 00	10,200 83	" Beauharnois		2,532 50	7,668 33	10,200 83
17,105 61	27,661 90	44,767 51	" Lachine		27,619 86	17,147 65	44,767 51
386 84	86 50	473 34	" Chambly	60 00	62 50	350 84	473 34
2,028 39	3,101 70	5,130 09	" Rideau	2 00	2,973 05	2,155 04	5,130 09
124 00	55 00	179 00	" Vallée de la Trent		107 00	72 00	179 00
5 00	25 00	30 00	" Saut-Sainte-Marie		30 00		30 00
108 00	2,133 00	2,241 00	" Carillon et Grenville	3 00	128 00	2,100 00	2,241 00
4 00		4 00	Divers canaux			4 00	4 00
58,434 13	54,061 48	112,495 61	Totaux	243 93	46,659 26	65,592 42	112,495 61

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

CANAUX, 1898-9.

Percepteurs des péages sur les canaux—Comptes des recettes.

Revenu des canaux. — Péages.	Revenu des canaux. — Quaiage et emmagasinage.	Revenu des canaux. — Amendes.	Revenu des canaux. — Autres recettes.	Revenu total des canaux.	Locations de chutes d'eau, etc.	Total.	Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. — A compte du revenu des canaux.	Déposé au crédit du receveur général. — A compte de locations de chutes d'eau.	Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception, imputable au revenu.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
							Canal Welland				146,978 23
96,779 29			38 58	96,817 87	964 50	97,782 37	Port-Colborne	96,817 87	964 50	97,782 37	3,300 59
51,903 96		35 00	9 70	51,948 66	1,000 10	52,948 76	Port-Dalhousie	51,918 66	1,000 10	52,948 76	2,162 03
347 29				347 29	200 00	547 29	Dunnville	347 29	200 00	547 29	781 00
479 69				479 69	6,826 75	7,306 44	Sainte-Catherine	479 69	6,826 75	7,306 44	211 75
54 16				54 16	5 00	59 16	Chippawa	54 16	5 00	59 16	123 00
149,564 39		35 00	48 28	149,647 67	8,996 35	158,644 02	Totaux	149,647 67	8,996 35	158,644 02	153,556 60
							Canaux du Saint-Laurent				183,166 52
17,308 67	6 00	35 00		17,349 67	2,532 50	19,882 17	Beauharnois	17,349 67	2,532 50	19,882 17	1,057 30
30,390 68		5 00		30,395 68	4,115 00	34,510 68	Cornwall	30,300 37	4,115 00	34,415 37	1,740 45
305 46		25 00		330 46	95 00	425 46	Cardinal	330 46	95 00	425 46	492 21
2,578 56	10 05		863 35	3,451 96		3,451 96	Lachine	3,451 96		3,451 96	2,246 52
28,516 13	2,343 84	82 00	12,690 80	43,632 77	27,619 86	71,252 63	Montréal	43,632 77	27,619 86	71,252 63	7,890 36
12,551 96				12,551 96		12,551 96	Kingston	12,551 96		12,551 96	681 80
91,651 46	2,359 89	147 00	13,554 15	107,712 50	34,362 36	142,074 86	Totaux	107,617 19	34,362 36	141,979 55	197,275 16
							Canal Chambly				34,073 06
7,964 32				7,964 32		7,964 32	Chambly	7,964 32		7,964 32	1,556 50
12,008 04				12,008 04	62 50	12,070 54	Saint-Jean	12,008 04	62 50	12,070 54	1,705 48
587 23				587 23		587 23	Saint-Ours	587 23		587 23	621 75
20,559 59				20,559 59	62 50	20,622 09	Totaux	20,559 59	62 50	20,622 09	37,956 79
							Canaux d'Ottawa				27,503 88
29,993 38				29,993 38		29,993 38	Ottawa	29,993 38		29,993 38	
5,795 32			8 00	5,803 32	105 00	5,908 32	Grenville	5,803 32	105 00	5,908 32	455 85
46 09				46 09	23 00	69 09	Carillon	46 09	23 00	69 09	627 65
1,102 31				1,102 31		1,102 31	Ecluse de Sainte-Anne	1,102 31		1,102 31	688 04
36,937 10			8 00	36,945 10	128 00	37,073 10	Totaux	36,945 10	128 00	37,073 10	29,275 42

							Canal Rideau				58,950 69
3,651 22	9 20		220 00	3,880 42	2,677 70	6,558 12	Ottawa	3,880 42	2,677 70	6,558 12	2,394 18
915 49			15 00	930 49	230 00	1,160 49	Kingston-Mills	930 49	230 00	1,160 49	449 08
595 45			46 32	641 77	65 35	707 12	Smith's-Falls	641 77	65 35	707 12	334 13
5,162 16	9 20		281 32	5,452 68	2,973 05	8,425 73	Totaux	5,452 68	2,973 05	8,425 73	62,128 08
											3,276 47
2,747 15				2,747 15		2,747 15	*Canal Saint-Pierre*	2,747 15		2,747 15	132 05
2,747 15				2,747 15		2,747 15	Totaux	2,747 15		2,747 15	3,408 52
							Canal Murray				9,111 38
667 14				667 14		667 14	Brighton	667 14		667 14	384 70
667 14				667 14		667 14	Totaux	667 14		667 14	9,496 08
							Canal de la Vallée de la Trent.				11,503 21
67 14				67 14		67 14	Burleigh	67 14		67 14	
266 93			46 00	312 93		312 93	Bobcaygeon	312 93		312 93	
131 33				131 33	104 00	235 33	Fenelon-Falls	131 33	104 00	235 33	
32 57				32 57		32 57	Hastings	32 57		32 57	10 00
355 72				355 72	3 00	358 72	Peterborough	355 72	3 00	358 72	29 66
95 58				95 58		95 58	Buckhorn	95 58		95 58	21 03
949 27			46 00	995 27	107 00	1,102 27	Totaux	995 27	107 00	1,102 27	11,563 90
					30 00	30 00	*Canal du Saut-Sainte-Marie*		30 00	30 00	21,650 39
							Dragueurs				8,763 16
							Inspection				187 02
							Département des impressions et de la papeterie publiques				1,026 77
							En général				13,503 33
							Totaux				23,480 28
368,238 26	2,369 09	182 00	13,937 75	324,727 10	46,659 26	371,386 36	Grands totaux	324,631 79	46,659 26	371,291 05	549,791 22
							Moins remboursements			2,246 67	
							Revenu net			369,044 38	549,791 22

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux:
Ottawa, 1[es] novembre 1899.

ÉTAT indiquant les remboursements des péages des canaux payés pendant l'exercice finissant le 30 juin 1899.

Date.	A qui payé.	Remboursement de péages sur	Canaux.	Montant.
1898.				$ cts.
22 juill.	Cie de Transport de Montréal.......... ..	Houille pour trav. du gouvern.	St-Laurent..	208 24
12 août.	" "	" " ..	" ..	122 39
24 " .	Cie Can. de Transbord. et d'Exportation..	Ciment " ..	" ..	146 41
29 " .	" " " ..	Houille, bois de serv. et ciment pour travaux du gouvern...	" ..	239 89
16 sept..	Cie de Transport de Montréal....... ...	Houille pour trav. du gouvern.	" ..	230 84
16 " .	Cie Can. de Transbord. et d'Exportation..	" " ..	" ..	94 41
1er oct..	" " " ..	Houille payée en plus.........	" ..	21 71
8 " ..	Cie de Transport de Montréal....	Ciment pour trav. du gouvern.	" ..	24 06
28 nov...	Bartlett, Frazier et Cie, lim.............	Payé deux fois sur maïs	Welland....	151 20
6 déc. .	W. A. McCaffrey et Cie.................	Sable pour trav. du gouvern..	Grenville...	10 42
15 " .	Cie Can. de Transbord. et d'Exportation..	Ciment " ..	St-Laurent..	125 54
22 " .	John Read.	Bois de constr. " ..	Welland....	68 84
22 " .	Cie Can. de Transbord. et d'Exportation..	Ciment et bois de constr. pour travaux du gouvernement..	St-Laurent..	508 42
30 " .	Alex. Laplante..............	" " ..	" ..	167 91
27 mars.	Larkin et Sangster......................	" " ..	Lachine....	62 50
5 juill..	Cie de Transport de Montréal.........	Houille pour trav. du gouvern.	St-Laurent..	40 61
21 " .	Cie de houille et de remorq. d'Ogdensburg.	Partie non employ. de lais-pas.	" ..	23 28
				2,246 67

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

—	Année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer Embr. de Windsor.	Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranch. de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé avant la confédération	.....	10,766,725 54	....	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	....	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	....	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	....	445,208 75	471,245 09
" " " ...	1871	2,916,782 13	....	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,131,141 51	....	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,201,450 37	....	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,614,898 81	....	1,847,175 24	893,430 17
" " "	1875	3,426,099 55	....	1,532,589 62	861,593 43
" " "	1876	1,108,321 59	....	1,277,197 79	848,861 46
" " "	1877	1,318,352 19	....	1,661,673 55	1,154,445 35
" " "	1878	408,816 74	....	1,811,273 56	1,378,946 78
" " "	1879	226,639 19	....	2,010,183 22	1,294,099 69
" " "	1880	2,048,014 60	....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " "	1884	1,405,377 52	....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " " ...	1887	823,070 86	....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
Total	.....	49,913,931 63	280,000 00	65,297,571 74	61,092,106 78

* Y compris $296,872.90 imputés au "fonds consolidé."

Coût total de la construction comme ci-dessus. $49,913,931 63

Moins montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit, :—

	Chemin de fer de la Nouv.-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.	
1868...............	$ 16,800 99	$ 11,302 89	
1870	34,403 45	1,749 21	
1871...............	50,405 69	....	
1873...............	106,899 59	75,311 08	
	$ 208,509 72	$ 83,363 18	
		208,509 72	
			296,872 90
			$ 49,617,058 73
Chemin de fer du Cap-Breton			3,860,679 14
" Oxford et New-Glasgow..			1,949,063 21
" Prolongement-Est			1,324,042 81

Total du coût du système du ch. de fer Intercolonial .... $ 56,750,843 89

Gouverneur général, wagon "Victoria" 1,290 31

Conforme avec les comptes publics, 1899, page xvi .... $ 56,752,134 20

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 1er novembre 1898.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération......	......	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	....
" " "	1869	....	....	....
" " "	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " "	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " "	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " "	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " "	1879	....	....	....
" " "	1880	....	....	....
" " "	1881	....	....	....
" " "	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " "	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " "	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " "	1887	....	94,254 04	64,107 10
" " "	1888	....	90,954 73	70,552 20
" " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " "	1890	....	79,102 77	84,658 95
" " "	1891	3,255 40	*	†
" " "	1892	....	*	†
" " "	1893	....	*	†
" " "	1894	....	*	†
" " "	1895	....	*	†
" " "	1896	....	*	†
" " "	1897	....	*	†
" " "	1898	....	*	†
" " "	1899	....	*	†
Total	....	‡ 1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial. ‡ Compris dans le coût total du réseau du ch. de fer Intercolonial, page 33.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédération....	...	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	....
" " "	1869	....	....	....
" " "	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " "	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " "	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " "	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " "	1879	....	....	....
" " "	1880	....	....	....
" " "	1881	....	....	....
" " "	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " "	1884	....	....	....
" " "	1885	....	....	....
" " "	1886	85,610 69	....	....
" " "	1887	2,299 62	....	....
" " "	1888	500 17	....	....
" " "	1889	....	....	....
" " "	1890	....	....	....
" " "	1891	....	....	....
" " "	1892	....	....	....
" " "	1893	....	....	....
" " "	1894	....	....	....
" " "	1895	....	....	....
" " "	1896	....	....	....
" " "	1897	....	....	....
" " "	1898	....	....	....
" " "	1899	....	....	....
Total........	.....	*88,410 48	....	....

*56 Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, qui fut payée au Receveur général en mars 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTANA, 1er novembre 1899.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868		
" depuis "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887	76,501 89	
" " "	1888	689,450 50	
" " "	1889	1,083,276 60	
" " "	1890	1,170,523 62	
" " "	1891	521,441 62	
" " "	1892	99,936 96	
" " "	1893	59,982 74	
" " "	1894	158,770 61	
" " "	1895	*	
" " "	1896	*	
" " "	1897	405 00	
" " "	1898	389 60	
" " "	1899		
Total		§3,860,679 14	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§ Compris dans le coût total du système du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 33.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868	....	....
" depuis "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	280,932 35	....
" " "	1889	840,553 57	....
" " "	1890	434,074 60	....
" " "	1891	220,886 39	....
" " "	1892	48,745 23	....
" " "	1893	7,922 80	....
" " "	1894	112,382 75	....
" " "	1895	*	....
" " "	1896	*	....
" " "	1897	3,565 52	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
Total	....	‡ 1,949,063 21	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Compris dans le coût total du système du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 33.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868	....	....	....
" depuis "	1869	....	....	....
" " "	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " "	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " "	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " "	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " "	1879	....	....	....
" " "	1880	....	....	....
" " "	1881	....	....	....
" " "	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " "	1884	....	....	....
" " "	1885	49,587 45	....	....
" " "	1886	135,214 38	....	....
" " "	1887	24,157 32	....	....
" " "	1888	397 35	....	....
" " "	1889	....	....	....
" " "	1890	....	....	....
" " "	1891	124,568 23	....	....
" " "	1892	....	....	....
" " "	1893	....	....	....
" " "	1894	17 99	....	....
" " "	1895	....	....	....
" " "	1896	....	....	....
" " "	1897	....	....	....
" " "	1898	....	....	....
" " "	1899	....	....	....
Total	......	*333,942 72	....	....

* Conforme avec les Comptes Publics, 1899, page xvi.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération......	......	3,114,735 11	....	....
" depuis " ...	1874	....	750 00	....
" " " .. .	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
" " "	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
" " "	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
" " "	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
" " "	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
" " "	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " "	1881	....	203,122 88	131,131 43
" " "	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " "	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " "	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " " . ..	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " "	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " "	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " "	1888	... .	229,639 95	158,363 62
" " "	1889	....	247,559 44	171,369 56
" " "	1890	.. ..	266,485 85	160,971 78
" " "	1891	....	257,990 08	174,258 05
" " "	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " "	1893	....	226,422 17	162,690 42
" " "	1894	....	226,891 06	158,533 83
" " "	1895	... .	232,905 19	149,654 78
" " "	1896	....	225,138 56	146,476 54
" " "	1897	... .	240,489 90	153,443 13
" "	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " "	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
Total..........................	.....	3,790,107 26	5,553,681 98	3,594,542 83

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération....	......	....	....	....
" depuis " ...	1868	....	....	....
" " " ...	1869	....	....	....
" " " ...	1870	....	....	....
" " " ...	1871	30,148 32	....	....
" " " ...	1872	489,428 16	....	....
" " " ...	1873	561,818 44	....	....
" " " ...	1874	310,224 88	....	....
" " " ...	1875	1,546,241 67	....	....
" " " ...	1876	3,346,567 06	....	....
" " " ...	1877	1,691,149 97	....	....
" " " ...	1878	2,228,373 13	....	....
" " " ...	1879	2,240,285 47	....	....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
" " " ...	1888	52,098 65	....	....
" " " ...	1889	86,716 07	....	....
" " " ...	1890	40,980 54	....	....
" " " ...	1891	37,367 00	....	....
" " " ...	1892	66,211 39	....	....
" " " ...	1893	413,836 49	....	....
" " " ...	1894	146,539 87	....	....
" " " ...	1895	49,209 77	....	....
" " " ...	1896	65,669 49	....	....
" " " ...	1897	14,054 50	....	....
" " " ...	1898	692 17	....	....
" " " ...	1899	8,418 53	....	....
Total..........	.....	*62,742,579 90	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1898-99, page xvi.

(1)	Comprenant	$ 2,210,000 00	à compte de subvention.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		*$25,000,000 00	

* *Voir* aussi état n° 3, page 45, pour cette dépense.

LEONARD SHANNON
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

———	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération....	....	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	....	....
" " "	1889	9,847 27	....
" " "	1890	381,942 75	....
" " "	1891	196,869 36	....
" " "	1892	26,129 39	....
" " "	1893	2,190 62	....
" " "	1894	1,675 36	....
" " "	1895	570 55	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	41,457 29	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
Total	....	*660,683 09	....

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, laquelle est aussi indiquée dans l'état des subventions, page 45.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées au compte du capital par les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial	49,617,058 73	
Cap-Breton	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow	1,949,063 21	
Prolongement de l'Est	1,324,042 81	
		56,750,843 89
Embranchement de Carleton		48,410 48
Ligne directe entre Montréal et l'Europe		333,942 72
Ile du Prince-Edouard		3,790,107 26
Pacifique Canadien		62,742,579 90
Annapolis et Digby		660,683 09
Gouverneur général, wagon *Victoria*		1,290 31
Total		124,327,857 65

Memo. re *Récapitulation—Chemins de fer.*

Coût total d'après l'état ci-dessus	124,327,857 65
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial, *voir* état, page 33	296,872 90
S'accorde avec le coût total de la construction, d'après l'état, page 43	124,624,730 55

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	13,881,460 65	....	....
depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
Total	......	*124,663,440 24	76,726,244 05	68,451,220 29

*Montant total payé pour construction......... .... $124,663,440 24
Moins montant reçu de la ville de Saint-Jean, N.-B., prix d'achat de l'embranchement de Carleton.... .... 40,000 00

Total de la construction $124,623,440 24
Ajoutez—Dépense pour le wagon *Victoria*, Gouverneur général......... ..... 1,290 31

$124,624,730 55

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DÉPENSES.

Chemins de fer—Compte du capital, *voir* état, page 42		$ 124,327,857 65
Canaux— " " 27		76,404,279 16
Coût total des chemins de fer et canaux de l'Etat, compte du capital		$ 200,732,136 81
Subventions aux chemins de fer, imputables sur le fonds consolidé, d'après l'état n° 3, page 45...$ 46,133,842 16		
Moins subventions déjà comprises dans le compte du capital des chemins de fer (état page 42) au ch. de fer Canadien Pacifique..$ 25,000,000 00		
Ch. de fer des Comtés de l'Ouest.. 500,000 00		
	25,500,000 00	
		20,633,842 16
* Dépense totale pour chemins de fer et canaux, compte du capital, et subventions aux chemins de fer..		$ 221,365,978 97

REVENU.

Canaux, revenu reçu du 1er juillet 1867 au 30 juin 1899. (Pour détails *voir* page 28).......................................	$ 12,079,274 46
Chemins de fer, revenu reçu du 1er juillet 1867 au 30 juin 1899. (Pour détails *voir* page 43)	68,451,220 39
Revenu total reçu au 1er juillet 1898	$ 80,530,494 75
Mémoire des frais d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et canaux jusqu'au 30 juin 1899 :—	
Canaux, imputables sur le revenu	$ 2,618,104 42
Moins avant la confédération..	98,378 46
	$ 2,519,725 96
Depuis la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 30 juin 1899 :—	
Personnel..	7,326,174 32
Réparations..	5,687,964 10
Total des canaux, *voir* état page 28	$ 15,533,864 38
Chemins de fer, frais d'exploitation, *voir* page 43.....	76,726,244 05
Total-.......................................	$ 92,260,108 43

* Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de $186,600 payable semi-annuellement pendant vingt ans à partir du 1er juillet 1889 à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ; non plus que le paiement annuel de $119.700 au gouvernement provincial de Québec, comme intérêt à 5 p. 100 sur la somme de $2,394,000 accordée par 47 Vic., ch. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme est maintenant transférée à la dette publique comme obligation. (*Voir* Comptes Publics, 1898-99, p. x). Ces sommes sont administrées par le ministère des Finances.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTNWA, 1er novembre 1899.

No 3.

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels des contrats ont été passés et des versements faits au 30 juin 1899.

Subventions votées — Par quelle loi.	Subventions votées — Montant.	Chemins de fer.	Versements — 1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.	1896-97.	1897-98.	1898-99.	Total au 30 juin 1899.
	$ c.		$	$	$	$	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
46 Vic., chap. 25; 53 do 2	156,800 00	International, Québec	144,000				8,960 00		3,840 00										156,800 00
45 do 14; 46 do 25; 48-49 do 59; 49 do 10; 50-1 do 24; 51 do 3; 52 do 3; 53 do 2; 54-5 do 8; 57-8 do 4	384,000 00; 80,000 00; 96,000 00; 186,295 00; 28,800 00; 96,000 00; 64,000 00; 30,000 00; 5,250 00; 44,800 00	Québec et Lac-Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219	232,013 00	19,911 00	38,440 00	70,350 00	26,222 73	76,471 77	81,600 00		3,744 00				1,006,743 50
46 do 25; 49 do 10; 50-1 do 24; 52 do 3; 55-6 do 5	89,600 00; 70,000 00; 12,800 00; 32,000 00; 64,000 00	Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600					95,744 00	7,600 00		1,856 00	13,932 80						208,732 80
47 do 8; 51 do 3; 53 do 2	272,000 00; 41,000 00; 24,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec		49,090	41,000	60,580	24,158 00							18,750 00					193,578 00
46 do 25; 47 do 8; 50-1 do 24	115,200 00; 76,800 00; 32,000 00	Caraquette, N.-B.		32,000	76,800	61,200	40,050 00	13,950 00											224,000 00
47 do 8; 49 do 10; 52 do 3; 53 do 2; 56 do 2; 57-8 do 4	32,000 00; 57,600 00; 22,400 00; 48,000 00; 48,000 00; 96,000 00	Grand-Nord, Québec		25,088					20,000 00	9,500 00	24,100 00			32,000 00	32,000 00			32,000 00	174,688 00
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario		48,000															48,000 00
45 do 14; 46 do 26; 53 do 2	660,000 00; 660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario		154,440	1,051,590	78,370			35,000 00	600 00									1,320,000 00
47 do 8; 48-9 do 59; 49 do 10; 48-9 do 59; 51 do 3; 57-8 do 4	128,000 00; 19,200 00; 32,000 00; 24,439 84; 140,800 00; 35,200 00	Canada-Est, autrefois *Northern and Western*, N.-B., y compris aussi l'embranchement de Chatham			128,000	18,200	159,400 00	6,300 00	100 00		24,439 84			30,400 00					366,839 84
47 do 8; 51 do 3; 53 do 2	60,342 00; 288,000 00	Québec-Central, Québec			60,342										288,000 00				348,342 00
48-9 do 59; 53 do 2	72,000 00; 40,000 00	Montréal et Sorel, Québec			64,972	4,950			6,719 50	17,116 07									93,757 57
48-9 do 59; 50-1 do 24; 51 do 3	30,000 00; 64,000 00; 9,600 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec			30,000		16,400 00	36,700 00	5,400 00			15,100 00							103,600 00
46 do 25; 51 do 3	38,400 00; 44,252 82	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.			38,400						44,252 82								82,652 82
47 do 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B.			22,400														22,400 00
48-9 do 59; 49 do 10; 50-1 do 24	96,000 00; 38,400 00; 180,000 00	Canada-Atlantique, Ont.			48,480	44,381		9,491 20	149,812 00	30,188 00									282,352 20
47 do 8	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B.			422,520	327,480													750,000 00
47 do 8	96,000 00	Érié et Huron, Ontario				96,000													96,000 00
46 do 25; 47 do 8; 52 do 3	320,000 00; 300,000 00	Baie-des-Chaleurs, Québec				250,000	50,300 00	75,200 00	148,675 00				95,825 00						620,000 00
48-9 do 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Édouard, N.-B.				97,440	16,000 00												113,440 00
50-1 do 24	217,600 00	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à présent chemin de fer des Laurentides				64,430	28,383 00			32,003 00	92,784 00								217,600 00
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec				11,200													11,200 00
49 do 10; 50-1 do 24; 56 do 2; 53 do 2	32,000 00; 96,000 00; 64,000 00; 37,500 00	Grand-Oriental, Québec				19,200				16,300 00	4,845 00								40,345 00
47 do 8; 52 do 3	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ont.				15,000						17,000 00	32,000 00	32,000 00		48,000 00			144,000 00
49 do 10; 50-1 do 24	96,000 00; 6,400 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.				40,480	20,573 57		4,366 00	1,600 43			34,580 00						101,600 00
47 do 8; 52 do 3	51,200 00	Albert-Sud, N.-B.				1,000	18,128 57	1,387 06		10,684 37	18,960 00								50,160 00
50-1 do 24; 57-8 do 4	65,200 00; 274,940 00	Colonisation du Lac-Témiscamingue, Qué.				14,400	3,000 00	9,000 00	26,360 00					233,198 95	17,900 75	6,476 25			310,335 95
49 do 10; 50-1 do 24	38,400 00; 4,000 00	Joggins, N.-E.					26,138 78		9,761 22	1,600 00									37,500 00
45 do 14; 48-9 do 58; 51 do 3; 53 do 2	240,000 00; 258,000 00; 100,000 00; 51,200 00	Témiscouata, N.-B., et Québec					249,684 00	163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	21,150 00							645,950 00
48-9 do 59; 50-1 do 24	44,800 00; 6,400 00	Leamington et St-Clair, Ontario					32,000 00	19,200 00											51,200 00
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce					14,656 00												14,656 00
50-1 do 24	22,400 00	Cie de Chaux du Canada, Québec					11,840 00	3,520 00											15,360 00
49 do 10; 53 do 2	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec					60,000 00	800 00	189,200 00	6,000 00									256,000 00
50-1 do 24; 52 do 3; 53 do 2; 57-8 do 4	96,000 00; 14,400 00; 76,800 00; 96,000 00	Comté de Drummond, Québec					15,057 00	13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	13,435 00		92,096 00				136,000 00	423,936 00
48-9 do 59; 53 do 2; 54-5 do 8; 57-8 do 4	128,000 00; 64,000 00	Brockville, Wesport et Saut-Sainte-Marie, Ontario						45,000 00		47,400 00	12,800 00								105,200 00
49 do 10; 53 do 2	32,000 00; 10,200 00	Montréal et Lac-Maskinongé, Québec						19,700 00	20,080 00	1,500 00									41,280 00
50-1 do 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario						54,400 00											54,400 00
50-1 do 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario						46,000 00											46,000 00
48-9 do 59; 49 do 10	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario						21,888 00											21,888 00
49 do 10; 52 do 3	103,800 00; 48,000 00	Hereford, Québec						63,900 00	91,300 00										155,200 00
50-1 do 24; 55-6 do 5	118,400 00; 224,000 00	Lac-Érié et Rivière-Détroit, Ontario						106,500 00	11,900 00				220,331 00						338,731 00
50-1 do 24; 56 do 2	62,400 00	Jonction de Beauharnois, Québec						54,650 00	4,250 00						3,500 00				62,400 00
50-1 do 24; 55-6 do 5; 57-8 do 4	138,400 00; 103,000 00; 108,800 00	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario						26,640 00		11,760 00									38,400 00
52 do 3	30,000 00	Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, N.-B.						30,000 00											30,000 00
50-1 do 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B.						5,553 57											5,553 57
55-6 do 5; 61 do 1	240,000 00	Central de la Nouvelle-Écosse, N.-E.							219,100 00	3,300 00	8,300 00							4,500 00	235,200 00
50-1 do 24	44,800 00	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland, N.-E.							29,400 00	10,450 00									39,850 00
52 do 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ont.							9,800 00	3,800 00									13,600 00
52 do 3	54,400 00	Mille-Îles, Ontario							10,400 00				14,000 00						24,400 00
52 do 3; 56 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec							65,600 00					30,400 00					96,000 00
52 do 3	375,000 00	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario							173,000 00	143,400 00	58,600 00								375,000 00
50-1 do 24; 57-8 do 4	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac-Érié, Ontario							30,620 00	16,190 00					4,790 00				51,600 00
51 do 3; 53 do 2	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et Ouest, Ontario								87,000 00	70,075 00	114,125 00							271,200 00
50-1 do 24; 53 do 2; 54-5 do 8; 57-8 do 4	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario								49,960 00			23,640 00			32,000 00	40,000 00	46,400 00	192,000 00
50-1 do 24; 52 do 3	44,800 00	Vallée de Cornwallis, N.-E.								42,670 00	2,130 00								44,800 00
52 do 3; 57-8 do 6	320,000 00; 64,000 00	Ottawa et Gatineau, Québec								87,582 00	38,790 00	104,380 00	53,376 00						284,128 00
47 do 8; 51 do 3; 52 do 3; 53 do 2; 57-8 do 4; 61 do 1; 62-3 do 1	83,612 54; 142,400 00; 48,000 00	Central, N.-B.								75,639 00	83,612 54							66,761 00	226,012 54
53 do 2	361,270 00	Montréal et Occidental, Québec								76,143 00	32,253 00	133,388 00	119,486 00						361,270 00
52 do 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ont.									30,400 00	28,820 00		68,780 00	24,800 00				152,800 00
57-8 do 4; 52 do 3	64,000 00; 163,200 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.									162,260 00		640 00	300 00					163,200 00
54-5 do 8; 53 do 2; 55-6 do 5	89,600 00; 35,200 00; 9,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B.									73,000 00	41,674 46	19,341 54						134,016 00
53 do 2	112,000 00	Colombie et Kootenay, C.-B.									88,800 00								88,800 00
53 do 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Ontario									32,800 00								32,800 00
53 do 2	99,200 00	Montagne d'Orford, Québec									32,000 00		52,800 00						84,800 00
53 do 2; 55-6 do 5	57,600 00; 25,024 00	Saint-Laurent et Adirondack, Québec									40,256 00	24,448 00	297 60				84,480 00		149,481 60
55-6 do 5	*40,000 00	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.										32,945 84	5,454 16		1,440 00				39,840 00
56 do 2; 57-8 do 4	102,400 00; 102,400 00	Comtés-Unis, Québec											88,973 00	42,728 15	52,926 85	2,700 00	1,488 00		188,816 00
55-6 do 5	21,600 00	Cie de ch. de fer de jonction des carrières de Philipsburg, Qué.											18,688 00	2,912 00					21,600 00
55-6 do 5	*430,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario											101,120 00	249,280 00	80,000 00		327,232 00	22,080 00	779,712 00
56 do 2; 57-8 do 4	67,200 00; 38,400 00	Montfort et de Colonisation, Québec											32,000 00	35,200 00			35,840 00	64,400 00	167,440 00
55-6 do 5; 57-8 do 4	48,000 00; 48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Québec											35,200 00	38,400 00		22,400 00			96,000 00
56 do 3	48,000 00	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Érié, Ontario												39,744 00					39,744 00
55-6 do 5	80,000 00	Canadien du Pacifique, Revelstoke au Lac-La-Flèche, C.-B.												28,000 00		52,000 00			80,000 00
57-8 do 4	121,600 00	Nakusp et Slocan, C.-B.												117,760 00					117,760 00
55-7 do 5	89,600 00	Dominion Coal Company, N.-E.												32,000 00	55,808 00				87,808 00
56 do 2	22,400 00	Cie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, Ontario													22,400 00				22,400 00
57-8 do 4	51,200 00	Tilsonburg, Lac-Érié et Pacifique, Ontario													51,200 00			10,912 00	62,112 00
56 do 2	*11,200 00	Saint-Stephen et Milltown, N.-B.													9,635 89		5,212 11		14,848 00
57-8 do 4	*38,400 00	Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe														28,635 05	25,004 15		53,639 20
57-8 do 4	9,000 00	Cap de la Madeleine, Québec														7,424 00			7,424 00
56 do 2	32,000 00	Cie de chemin de fer Ontario, Belmont et Nord Ontario														30,720 00			30,720 00
....	*	Ligne côtière de la Nouvelle-Écosse															90,400 00		90,400 00
....	*	Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario															33,600 00	138,784 00	172,384 00
60-61 do 5	3,630,000 00	Cie de ch. de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, C.-B.															453,750 00	2,322,500 00	2,776,250 00
60-61 do 4	300,000 00	Cie de ch. de fer Grand-Tronc, "Pont du Jubilé Victoria", Québec															131,268 52	68,331 05	199,599 57
	*	Cie de ch. de fer Ristigouche et de l'Ouest, N.-B.																32,000 00	32,000 00
	*	Cie de ch. de fer Richelieu-Est, Québec																69,952 00	69,952 00
			208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	1,027,041 92	846,721 83	1,491,595 72	1,079,105 87	1,061,615 93	624,794 07	1,043,285 10	1,123,949 10	648,145 49	230,355 30	1,228,334 78	3,014,620 05	17,608,592 16
37 do 14; 46 do 2	1,525,250 00	Canada-Central																	1,525,250 00
44 do 1	25,000,000 00	Canadien du Pacifique, ligne principale																	25,000,000 00
47 do 8; 48-9 do 58	1,500,000 00	Canadien du Pacifique, prolongement																	1,500,000 00
52 do 8	500,000 00	Comtés de l'Ouest																	500,000 00
																			46,133,842 16

Cet état ne comprend pas le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

* 60-61 Victoria, chap. 4, autorise une subvention de $3,200 par mille si le coût n'excède pas en moyenne $15,000 par mille ; si le coût dépasse cette somme, une autre subvention de 50 pour 100 sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionné qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1899.

PARTIE III

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

No 1.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Sur les chemins de fer suivants.				
		Nombre de milles construits le 30 juin 1899.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1899.	Subvention payée au 30 juin 1899.	Subvention payée au 1er nov. 1899.
				$ c.	$ c.	$ c.
1	Albert-Sud	16	16	50,460 00	50,460 00	50,460 00
2	Baie-des-Chaleurs	70	70	620,000 00	620,000 00	620,000 00
3	Jonction de Beauharnois	19·50	19·50	62,400 00	62,400 00	62,400 00
4	Belleville et Hastings-Nord	6·84	6·84	21,888 00	21,888 00	21,888 00
5	Brantford, Waterloo et Lac-Erié	18	18	57,600 00	57,600 00	57,600 00
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	44·50	44·50	105,200 00	105,200 00	105,200 00
7	Bouctouche et Moncton	31·75	31·75	101,600 00	101,600 00	101,600 00
8	Canada-Atlantique	54·05	54·05	282,355 20	282,355 20	282,355 20
9	Canada-Central	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00	1,525,250 00
10	Canada-Est	107	107	342,400 00	342,400 00	342,400 00
11	Canadien du Pacifique	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	25,000,000 00
12	" (prolongement)*	476·55	476·55	5,210,000 00	4,356,250 00	4,356,250 00
13	Caraquette	67	67	224,000 00	224,000 00	224,000 00
14	Central (du Nouveau-Brunswick)	44·50	59·50	185,100 00	142,400 00	142,400 00
15	Vallée de la Cornwallis	14	14	44,800 00	44,800 00	44,800 00
16	Colombie et Kootenay	27·75	27·75	88,800 00	88,800 00	88,800 00
17	Cumberland	14	14	39,850 00	39,850 00	39,850 00
18	Cie de chaux du Canada	4·80	4·80	15,360 00	15,360 00	15,360 00
19	Cie de houille du Canada	27·44	27·44	87,808 00	87,808 00	87,808 00
20	†Comtés de Drummond	133·03	135 60	433,920 00	423,936 00	423,936 00
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
22	Erié et Huron	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
23	Esquimalt et Nanaïmo	71	71	750,000 00	750,000 00	750,000 00
24	Cie de pont de Frédericton et Sainte-Marie	1·33	1·33	30,000 00	30,000 00	30,000 00
25	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	12·42	12·42	39,744 00	39,744 00	39,744 00
26	Grand-Oriental	12·50	12·50	40,345 00	40,345 00	40,345 00
27	†Grand-Nord	64·59	143·59	517,588 00	174,688 00	174,688 00
28	Jonction de Guelph	15·25	15·25	46,000 00	46,000 00	46,000 00
29	Embranchement de Harvey	3	3	5,553 57	5,553 57	5,553 57
30	Hereford	48·50	48·50	155,200 00	155,200 00	155,200 00
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	45	50	160,000 00	144,000 00	144,000 00
32	International	49	49	156,800 00	156,800 00	156,800 00
33	Joggins	12	12	37,500 00	37,500 00	37,500 00
34	Kingston et Pembroke	15	15	48,000 00	48,000 00	48,000 00
35	Kingston, Napanee et Ouest	61·35	61·35	208,732 80	208,732 80	208,732 80
36	L'Assomption	3·50	3·50	11,200 00	11,200 00	11,200 00
37	Lac-Erié et Rivière-Détroit	84·05	84·05	338,731 00	338,731 00	338,731 00
38	Colonisation du Lac-Témiscamingue	45·84	45·84	310,335 95	310,335 95	310,335 95
39	Leamington et Lac-Sainte-Claire	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
40	Lotbinière et Mégantic	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
41	Montreal et Sorel (maintenant chemin de fer de la Rive-Sud)	44·67	44·67	109,922 00	93,757 57	109,922 00
42	Montréal et Lac-Champlain	83	83	103,600 00	103,600 00	103,600 00
43	Montréal et Ouest	70	70	361,270 00	361,270 00	361,270 00
44	Montréal et Lac-Maskinongé	12·90	12·90	41,280 00	41,280 00	41,280 00
45	Montréal et Ottawa	60	60	192,000 00	192,000 00	192,000 00
46	Colonisation de Montfort	32·20	33	171,600 00	167,400 00	167,400 00
47	Nakusp et Slocan	36·90	38	121,600 00	117,760 00	117,760 00
48	Nouveau-Brunswick et I.P.-E.	35·45	35·45	113,440 00	113,440 00	113,440 00
	A reporter	4,209·16	4,351·08	38,850,833 52	37,561,335 09	37,577,499 52

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer, etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Sur les chemins de fer suivants.				
		Nombre de milles construits le 30 juin 1899.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1899.	Subvention payée au 30 juin 1899.	Subvention payée au 1er nov. 1899.
				$ c.	$ c.	$ c.
	Report	4,209·16	4,351·08	38,850,833 52	37,561,335 09	37,577,499 52
49	Cie de ch. de fer et de h. de N.-Glasgow	12·45	12·45	39,840 00	39,840 00	39,840 00
50	Nord et Jonction du Pacifique....	110	110	1,320,000 00	1,320,000 00	1,320,000 00
51	Central de la Nouvelle-Ecosse. ..	73·50	73·50	235,200 00	235,200 00	235,200 00
52	Ontario. Belmont et Nord..........	9·60	10	32,000 00	30,720 00	30,720 00
53	Ontario et Québec	61·25	61·25	196,000 00	196,000 00	196,000 00
54	Montagne-d'Orford............	26·50	26·50	84,800 00	84,800 00	84,800 00
55	Cie de ch. de fer et de navig. d'Oshawa.	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
56	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	54	86	396,800 00	284,128 00	284,128 00
57	†Ottawa, Arnprior et Parry-Sound..	159·58	163	609,000 00	779,712 00	779,712 00
58	Colonisation de Parry-Sound.......	47·75	47·75	152,800 00	152,800 00	152,800 00
59	Pontiac et Jonction du Pacifique....	70	70	307,850 00	193,578 00	193,578 00
60	†Jonction de Phillipsburg..........	6·75	7·41	23,712 00	21,600 00	21,600 00
61	Pontiac et Renfrew	4·25	4·25	13,600 00	13,600 00	13,600 00
62	Port-Arthur, Duluth et Renfrew	84·75	84·75	271,200 00	271,200 00	271,200 00
63	Québec-Central..................	74·86	74·86	348,342 00	348,342 00	348,342 00
64	Québec et Lac Saint-Jean	245·85	245·85	1,006,743 50	1,006,743 50	1,006,743 50
65	Quebec, Montmorency et Charlevoix.	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
66	Shuswap et Okanagan..............	51	51	163,200 00	163,200 00	163,200 00
67	Norfolk-Sud......................	17	17	54,400 00	54,400 00	54,400 00
68	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
69	Tunnel de la frontière Sainte-Claire..	2·23	2·23	375,000 00	375,000 00	375,000 00
70	Saint-Laurent et Basses-Laurentides.	38·85	38·85	217,600 00	217,600 00	217,600 00
71	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
72	†Saint-Laurent et Adirondack. ...	33·51	33·51	108,201 60	149,481 60	149,481 60
73	Témiscouata..........................	112·95	112·95	645,950 00	645,950 00	645,950 00
74	Mille-Iles............................	4·33	4·33	24,400 00	24,400 00	24,400 00
75	†Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique...	19·41	19·50	62,400 00	62,112 00	62,112 00
76	Vallée de la Tobique..............	27·88	27·88	134,016 00	134,016 00	134,016 00
77	Toronto Grey et Bruce.............	4·58	4·58	14,656 00	14,656 00	14,656 00
78	†Comtés-Unis	59	65	208,000 00	188,816 00	188,816 00
79	Jonction de Waterloo...............	10·25	10·25	32,800 00	32,800 00	32,800 00
80	Comtés de l'Ouest................	20	20	500,000 00	500,000 00	500,000 00
81	Pacifique d'Ontario-Ouest..........	18·75	18·75	60,000 00	60,000 00	60,000 00
82	Cap de la Madeleine...............	2·32	2·32	7,424 00	7,424 00	7,424 00
83	†Rive du Golfe..................	16·78	17·50	56,000 00	53,699 20	53,699 20
84	†Saint-Stephen et Milltown.........	4·64	4·64	14,848 00	14,848 00	14,848 00
85	†Côte (de la Nouvelle-Ecosse)........	28·25	61	195,200 00	90,400 00	90,400 00
86	Grand-Tronc......................	Bridge	Bridge	300,000 00	199,599 57	271,628 25
87	†Ottawa et New-York	53·87	53·87	172,384 00	172,384 00	172,384 00
88	†Ristigouche et Ouest	10	40	128,000 00	32,000 00	32,000 00
89	†Vallée de Richelieu-Est	21·86	24	76,800 00	69,952 00	69,952 00
	Total..................	5,863·71	6,113·81	47,619,800 62	45,981,536 96	46,069,730 07

‡ A ajouter la subvention pour rails utilisés d'après état, partie iii, page 6, $152,305.20, ce qui concordera à l'état des subventions, dans la partie ii, page 44, savoir: $46,133,842.16.

* Comprend les 160 milles du chemin de fer de la Rive-Nord.

† Par 60-61 Vic., chap. 4, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée pour un certain nombre de milles de ce chemin de fer spécifiés dans l'Acte du parlement, ainsi que—à part la somme de $3,200 par mille—une autre subvention de 50 pour 100 sur tant du *coût moyen* des milles subventionnés en sus des $15,000 par mille, la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

La somme de certaines des subventions autorisées par le parlement qui figure dans cet état comprend la portion déterminée des subventions accordées en vertu de 60-61 Vic., chap. 4, savoir : la somme produite par les $3,200 par mille ; mais l'autre portion est aujourd'hui une somme indéterminée et ne peut, conséquemment, être indiquée ici.

Voici le nombre de milles des chemins de fer subventionnés par 60-61 Vic., chap. 4, et 62-63 Vic., ch. 7 et mentionné dans cet état :—

	Milles.
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	56
Jonction de Phillipsburg	0·66
Saint-Laurent et Adirondack	13·50
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	3·50
Comtés-Unis	1
Grand-Nord	44
Rive du Golfe	5·50
Saint-Stephen et Milltown	1·14
Comté de Drummond	42·50
Côte (de la Nouvelle-Ecosse)	61
Ottawa et New-York	53·87
Ristigouche et Ouest	40
Vallée de Richelieu-Est	24
Ottawa et Gatineau	86

Etat indiquant les chemins de fer recevant des subventions en argent à montants fixes, payables annuellement ou par semestre, pour une période fixée.

N°	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1899.
				$
1	Cie de ch. de fer International (Atlantique et Nord-Ouest)	252	$93,300 p. 6 mois pend. 20 ans	1,866,000
2	Cie de ch. de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa	56	$3,136 " 21 "	Nil.
	Total	308		1,866,000

Etat indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de prêts.

N°	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.
		$	$ c.
1	Cie de ch. de fer Albert	15,000	14,725 56
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie	300,000	300,000 00
3	Cie du pont et prolongement de ch. de fer de Saint-Jean	500,000	433,900 00
	Total	815,000	748,625 56

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

N°	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Subvention sur la valeur des rails.	Subvention en vieux rails payée.
			$ c.	$ c.
1	Cie du ch. de fer Central du Nouveau-Brunswick....	4,052	83,612 54	83,612 54
2	" Elgin, Petitcodiac et Havelock...........	2,201	44,252 82	44,252 82
3	" d'embranchement de Chatham...........	958	24,439 84	24,439 84
	Total..	7,211	152,305 20	152,305 2

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés par le prêt de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

N°	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails.	Valeur des rails prêtés.	Observations.
			$ c.	
1	Cie de ch. de fer Kent-Northern.....	2,549	58,334 27	Par 51 Vict., ch. 3, ces rails seront accordés comme subvention (la section du chemin devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 50 liv. par verge lin., et après qu'un arrêté en conseil aur été passé autorisant transfert).
2	Cie de filature de coton de Halifax........	.233	4,235 00	
3	Cie d'acier du Canada..	597	11,964 66	
4	Cie de ch. de fer Albert....................	726	14,665 45	
	Total.......................	4,105	89,299 38	

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

Nº	Acte autorisant la subvention.	Nom de la compagnie du chemin de fer.	Nombre de milles subventionnés.	Acres accordées par mille.	Total d'acres accordées.
1	48-49 Vic., c. 60; 50-51 Vic., c. 22; 52 Vic., c. 2	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta—Ligne-mère, Dunmore à Lethbridge..	109·50	6,400	700,800
2	52 Vic., c. 4; 52 Vic., c. 3..	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta—De Lethbridge à la frontière internationale..............................	64·62	6,400	413,568
3	53 Vic., c. 4......	Chemin de fer de Calgary et Edmonton..	340·00	6,400	2,176,000
4	44 Vic., c. 1......	Ch. de fer Canadian du Pac.—Ligne-mère.	....	....	18,206,986
5	53 Vic., c. 4.... ..	C. C. P.—Embr. de Deloraine et Napinka.	18·01	6,400	115,264
6	53 Vic., c. 4....	C. C. P. —Embr. de Glenboro' et Souris..	45·24	6,400	289,536
7	53 Vic., c. 4; 54 Vic., c. 10..	C. C. P.—Embr. de Kenmay et Estevan..	156·86	6,400	1,003,904
8	57-58 Vic., c. 6....	C. C. P.—Embr. de Pipestone...	31·30	6,400	200,320
9	49 Vic., c. 11.....	Ch. de fer Grand-Nord-Ouest-Central....	50·00	6,400	320,000
10	48-49 Vic., c. 60..	Chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—Ligne-mère..........................	430·00	6,400	2,918,400 (10 et 11)
11	49 Vic., c. 11	Chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest—Embranchement de Biscarth.... .	26·00	6,000	
12	53 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer du Manitoba et Sud-Est..	98·00	6,400	627,200
13	54-55 Vic., c. 10; 48-49 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	218·25	6,400	1,396,800
14	48-49 Vic., c. 60; 50-51 Vic, c. 23	Cie de bat. à vap. et de ch. de f. de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	6,400	1,625,344
15	52 Vic., c. 4; 54 Vic., c. 9..	Cie de ch. de fer et de houillère de la Vallée du Daim-Rouge........................	55·00	6,400	352,000
16	57-58 Vic., c. 6...	Cie de ch. de fer Saskatchewan et de l'Ouest	15·47	6,400	99,008
17	62-63 Vic., c. 57..	Chemin de fer Canadian-Northern.... .	1,025·00	Div. A., 6,400; do B., 12,800; do C., 6,400	9,280,000
			2,937·21		39,725,130

NOTE.—Par 62-63 Victoria (session de 1899), chapitre 57, la Cie de chemin de fer et de Colonisation du Lac-Manitoba et le chemin de fer de Winnipeg-Grand-Nord furent amalgamés sous le titre du chemin de fer Canadian-Northern, tous les droits des deux compagnies étant investis dans la nouvelle compagnie.

N° 2

LISTE DES ACTES ACCORDANT DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER PASSÉS CHAQUE ANNÉE.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du député du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants:—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882):—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'exédant en tout........ $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'exédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout........ 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout........ 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout........ 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1832). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882):-

5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans........ $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883):—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. $115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 102,400

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 660,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onzes lignes ci-dessus mentionées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

vernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

17. Des avances en faveur de la "Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de .... $,500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité....... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, on depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du

chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. $160,000

25. Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................., ... 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)............................ ...., 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. ....., 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.. 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité.. 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Ile Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en argent..... $750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 166,400

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus jusqu'à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer jusqu'au port de Québec.

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de... 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de.. 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne

de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de...$ 217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativemest à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pou-

voirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis à vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 49 Vict., ch. 10 (1886) *Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $256,090

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontaria, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonization de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 38,400

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec,

une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.. $361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans la comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille).. 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.. 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ $19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de.. 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

96. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-

Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant par en totalité......... $38,400

97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

103. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 9 600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Com-

pagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ $22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de....... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité... 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de.......................... 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et qua-

rante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de $12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de........ 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000

128. A. la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention de dépassant pas de $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de........ 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... $64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.. 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas.. 118,400

"Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

"L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3 200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $ 70,400

135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 147,200

136. A la Compagnie du chemin de for Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 9,600

137. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de. 32,000

138. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600 ; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité... 41,100

139. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 271,200

140. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ . 96,000

141. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de.......... 100,000

142. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis

la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.. $288,000

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveau rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de........................ 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 58,334 27

146. A la Compagnie de coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de............. 4,335

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de............ 11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant

pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. $ 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par la gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction de ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

150. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'exédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.. $ 172,400

151. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité 320,000

152. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3 200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 38,400

153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Perry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.. 128,000

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec. distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 22,400

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité................................	$156,800
156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3, .00 par mille, et ne dépassant pas en totalité..	128,000
157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité....................................	31,771 43
158. A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité........	244,500
159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..	145,000
160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité...	35,000
161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young (*Young's-Mills*), dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	16,000
162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité....	375,000
163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	19,200
164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...	96,000
165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité..	30,000
166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..................................	32,000
167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point	

sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $163,200

168. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 3,200

169. A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.... 48,000

170. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000

171. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000

172. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...... 158,400

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 16,000

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 14,400

176. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000

177. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant par $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......... 64,000

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	$48,000
179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...........................	48,000
180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......	48,000
181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..................	64,000
182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..	54,400
183. Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...	64,000
184. A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000

La partie de la subvention de $3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée a la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionné, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des chemins de fer et canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en con-

formité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolité du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889):—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890):—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 96,000

187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..........	$600
189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	256,000
190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	44,800
191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	166,400
192. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia. *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	70,400
193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité..........	83,000
194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	96,000
195. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	16,000
196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	160,000
197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	51,200
198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	115,200
199. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	96,000
200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........	96,000
201. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin, de Cobourg au chemin	

de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... .... $96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur......................................	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle............	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche.............	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe.......	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin................................	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite..................................	7½
De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet................	8
Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois............	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert..........................	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. .. . 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer International, par un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.......................... $3,840

210. Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.. 40,000

211. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour $7\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour $3\frac{1}{2}$ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 10,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité........ 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de.. 288,000

pagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money* ; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

231. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité........ $ 28,100

232. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas.......... 5,250

233. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. 22,400

234. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité........................ 92,784

235. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totolité 79,700

236. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.. 158,400

237. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité.. 46,040

238. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité......................... 89,600

239. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de.................................. 179,200

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi

complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit:—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport.................................	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids..	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant êre accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gou-

vernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemin de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le* 9 *juillet* 1892) :—

241. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3........ $224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité........ 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 67,200

246. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité........ 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de........ 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité........ 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.......... 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ .... $89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de.. 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000 en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer,

et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.. 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité. 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par

la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité........................ .... $64,000

274. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 48,000

275. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

276. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 96,000

277. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 70,400

278. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Saut, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 112,000

279. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité................ 21,600

280. Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.,... 51,200

281. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................... 19,200

282. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité 63,000

283. A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 99,200

284. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 25,024

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans

et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira."

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le* 1er *avril* 1893) :—

296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $64,000

297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..................... 102,400

298. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la

seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. .... $32,000

299. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

300. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité........... 81,040

301. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité................... 145,000

302. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.............. 3,500

303. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 11,200

304. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité............. 30,400

305. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité......... 89,248

306. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

307. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de ¾ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité...... 4,500

308. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin,

jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité................ $25,600

309. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

310. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 67,200

311. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

312. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.................................. 97,600

313. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de................. 20,000

314. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer) ; de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 22,400

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins dê dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4, (1894). (*Sanctionné le 23 juillet 1894.*)

315. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ ....$ 48,000

316. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892 ; le tout n'excédant pas.................. 86,800

317. A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 51,200

318. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 4,790

319. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 108,800

320. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887 ; pour 50 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas.................. 118,400

321. Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de.......... $288,000

322. A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 2,912

323. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 23,600

324. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $160,000 ;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser $15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892 ;—aussi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts ;—aussi, une somme supplémentaire de $1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa ; le tout n'excédant pas.......... 274,940

325. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 25,600

326. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 57,600

327. Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400

328. Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 38,400

329. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à

Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de $31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité $41,100

330. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 24,000

331. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 73,172

332. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 4,046

333. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, *via* Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 19,200

334. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 16,000

335. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 83,200

336. Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction; le tout n'excédant pas.................................... 300,000

337. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas $217,000

338. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

339. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

340. Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

341. A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

342. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

343. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

344. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 102,400

345. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

346. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

347. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 12 milles à partir du 52[me] mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas 44,800

348. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... $73,600

349. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

350. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas $3,200 ; le tout n'excédant pas.. 32,000

351. Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 19,200

352. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

353. A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 48,000

354. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

355. Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité......... 50,000

356. A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour $10\frac{1}{2}$ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas.......................... 113,600

357. Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

358. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 320,000

359. Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 108,800

360. Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer du Canadien du Pacifique

jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... .... $67,200

361. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

362. A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........... 121,600

363. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, *via* Shawville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 70,400

364. A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

365. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport,. une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 112,000

366. A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St. Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000

367. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 64,000

368. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 32,000

369. Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 9,600

370. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas.................................. 3,200

371. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 96,000

372. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................. 102,400

373. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $38,400

374. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

Il n'a pas été donné de subventions par le 58-59 Vict. (1895), non plus que par le 59 Vict. (1896).

Par l'acte 60-61 Vict., ch. 4, 1897 (*Sanctionné le* 29 *juin* 1897).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins

de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionné qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille:—

375. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York, pour $53\frac{87}{100}$ milles de son chemin entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892;

376. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 101 milles de son chemin entre Kingston, ou un raccordement avec le Grand Tronc de chemin de fer à Rideau ou quelque autre point près de Kingston, et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892;

377. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du Pacifique Canadien, à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux points, jusqu'à Gagetown, dans le comté de Queen, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890;

378. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 50 milles de son chemin depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;

379. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité du 62e mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1894;

380. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 9 milles de son chemin, pour couvrir une erreur dans le calcul de la distance entre Montcalm et Saint-Tite;

381. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Gabriel-de-Brandon et de Sainte-Emélie-de-l'Energie, pour 15 milles de son chemin entre Saint-Gabriel et Sainte-Emélie-de-l'Energie, et 5 milles depuis un point sur la ligne-mère jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, faisant en tout 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;

382. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 15 milles de son chemin depuis la station Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, comté de Queen, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;

383. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive du Golfe, pour 5½ milles de son chemin depuis l'extrémité de la section subventionnée jusqu'à Tracadie et de là jusqu'à la Grande-Tracadie, Nouveau-Brunswick;

384. Pour un chemin de fer depuis Campbellton, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, distance de 20 milles, commençant à Campbellton, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;

385. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890;

386. A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour 15 milles de son chemin, à partir d'un point sur le Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario;

387. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour $3\frac{50}{100}$ milles de son chemin à partir du terminus actuel, en passant par Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer du Michigan Central, dans la province d'Ontario ;

388. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 52 milles de son chemin, à partir du point d'intersection du chemin de fer de Jonction du Pacifique Nord, jusqu'à 55 milles à l'ouest de la baie de Barry, et aussi pour 4 milles de son chemin de fer de l'île Parry ;

389. A la Compagnie du chemin de fer du Sud de Pembrooke, pour 20 milles de son chemin à partir de Pembrooke jusqu'au lac Golden, dans la province d'Ontario ;

390. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière La Pluie, pour 80 milles de son chemin, depuis le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest jusqu'au lac La Pluie, dans la province d'Ontario ;

391. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour 7 milles de son chemin, commençant à un point à ou près la gare de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et s'étendant jusqu'à la ville de Strathroy ;

392. A la Compagnie des Carrières et du chemin de fer de Philipsburg, pour $\frac{66}{100}$ de mille de son chemin, à partir de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg ;

393. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 1 mille de son chemin entre Johnson et la station de Saint-Grégoire, dans la province de Québec ;

394. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour $13\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Beauharnois et Caughnawaga, dans la province de Québec ;

395. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu, pour 24 milles de son chemin entre Iberville et Saint-Thomas, frontière du comté de Missisquoi, dans la province de Québec ;

396. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour 15 milles de son chemin jusqu'à un point situé à ou près Shawville, dans le comté de Pontiac ;

397. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près la jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Musquodoboit-d'en-Haut, pour une distance de 40 milles ;

398. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen à Milton, pour $1\frac{14}{100}$ mille de de son chemin de Milton à Saint-Stephen, dans la province du Nouveau-Brunswick ;

399. Pour un chemin de fer entre Sunny-Brae et Country-Harbour, et entre un point à ou près Country-Harbour Cross-Roads et Guysboro, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 65 milles ;

400. Pour un chemin de fer partant de Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, et allant à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

401. Pour un chemin de fer partant d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, et allant à la ville de Liverpool *via* le village de Caledonia, ou allant au village de Caledonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance entière n'excédant pas 62 milles ;

402. Pour un chemin de fer partant d'Indian-Garden, sur la ligne du chemin de fer mentionné en dernier lieu, et allant à Shelburne, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 35 milles ;

403. A la Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse, pour 51 milles de son chemin entre Yarmouth et Port-Clyde, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ;

404. Pour un chemin de fer partant de la station de Brookfield, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Eastville, 30 milles ;

405. A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour 35 milles de sa voie depuis Saint-Jérôme, dans la province de Québec, jusqu'à Hawkesbury, dans la province d'Ontario;

406. A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour 42½ milles de sa voie depuis Moose-Park jusqu'à la rivière Chaudière; pourvu que le montant de la dite subvention soit remboursé au gouvernement du Canada dans le cas où le chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et la rivière Chaudière serait acheté ou affermé pour un nombre d'années par le gouvernement.

3. Le Gouvernenr en conseil pourra accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir:—

407. A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour 67 milles de son chemin entre Montcalm et sa jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, la balance impayée des subventions accordées par le chapitre 2 de 1893 et le chapitre 4 de 1894, entre ces points, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..............	$182,400
408. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 85 milles de son chemin entre Aylmer et Pembrooke ; aussi pour le construction d'un pont sur l'Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1894, et par le chapitre 4 de 1894, n'excédant pas	$114,272
409. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 62 milles de son chemin, à partir de Hull en gagnant le Désert, dans la province de Québec, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité..........	$35,872
410. A la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, une subvention pour la reconstruction et l'agrandissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant qui y sera dépensé, n'excédant pas..............	$300,000
411. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 33 milles de son chemin, entre la jonction de Montfort et Arundel, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $2,000 par mille et n'excédant pas en totalité...	$66,000
412. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale à Bancroft et Ottawa, la balance impayée de la subvention pour les 5 derniers milles du chemin de fer de la compagnie, le terminus oriental devant être soit au village de Bancroft, soit à quelque point près du chemin d'Hastings, dans le township de Herschell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité	$16,000
413. A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ottawa près de Hawkesbury, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas.	$52,500
414. Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Ottawa à la Pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa et la cité de Hull, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas................................	$112,500

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et com-

pléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

6. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

7. Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionné plus haut, excédant $3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement, sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix ans.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., chap. 5, 1897. (*Sanctionné le 29 juin* 1897).

1. Sauf les conditions ci-après mentionnées, le Gouverneur en conseil pourra donner à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention pour aider à la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge, dans le distrit d'Alberta, passant par la Passe du Nid-de-Corbeau, et Nelson dans la Colombie-Britannique (lequel chemin de fer est ci-après appelé "la ligne du Nid-de-Corbeau"), à concurrence de onze mille piastres par mille, mais ne dépassant pas en totalité la somme de trois millions six cent trente mille piastres, payable par versements lors de l'achèvement de chaque section du dit chemin de fer d'une longueur de pas moins de dix milles, et le reliquat lors de l'achèvement de tout le chemin de fer; pourvu qu'il soit d'abord passé un contrat entre Sa Majesté et la compagnie, sous telle forme que le Gouverneur en conseil jugera à propos, contenant des stipulations à l'effet suivant savoir:—

De la part de la compagnie:

(*a*.) Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route, et suivant tels plans et devis, et dans tel espace de temps, qui seront stipulés au dit contrat, et, lorsqu'il sera terminé, qu'elle l'exploitera à perpétuité;

(*b*). Que la dite ligne de chemin de fer sera construite à travers la ville de Macleod, et qu'une gare y sera établie, à moins que la compagnie ne démontre au Gouverneur en conseil qu'il existe de bonnes raisons pour construire le chemin en dehors des limites de la dite ville, dans lequel cas la dite ligne de chemin de fer sera tracée et la gare établie à une distance d'au plus cinq cents verges des limites de la dite ville;

(*c*). Qu'aussitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootenay, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en correspondance avec lui et aujourd'hui ou à l'avenir possédé ou affermé par la compagnie ou exploité pour son compte, au sud de la ligne-mère de la compagnie, dans la Colombie-Britannique, aussi bien que les tarifs et péages entre tout point de cette ligne ou de ces lignes de chemins de fer et tout point de la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou de tout autre chemin de fer possédé ou affermé par la compagnie, ou exploité pour son compte, y compris ses lignes de bateaux à vapeur

dans la Colombie-Britannique, seront au préalable approuvés par le Gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si cette commission est et lorsqu'elle sera établie par la loi, et ils seront en tout temps et de temps à autre sujets ensuite à revision et contrôle de la manière susdite;

(*d*). Qu'une réduction sera faite dans les prix et péages généraux de la compagnie tels qu'aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin le fer de la compagnie, jusqu'à tous les points à l'ouest de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir:—

Sur tous les fruits verts et frais, 33⅓ pour 100;

Huile de charbon, 20 pour 100;

Cordage et ficelle d'engerbage, 10 pour 100;

Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100;

Fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et ferr à cheval, 10 pour 100;

Fils métaliques de toutes sortes, 10 pour 100;

Vitres, 10 pour 100;

Papiers pour les fins de construction et toitures, 10 pour 100;

Feutre pour toîtures, boîtes et emballage, 10 pour 100;

Bestiaux, 10 pour 100;

Ustensiles en bois, 10 pour 100;

Meubles de ménage, 10 pour 100.

Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit;

(*e*.) Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante: un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits;

(*f*.) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de circulation sur la dite ligne de chemin de fer et tous ses embranchements et correspondances, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemins de fer maintenant ou à l'avenir possédées ou affermées par la compagnie ou exploitées pour son compte, dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares, à toute autre compagnie faisant cette demande, à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon des dispositions de l'*Acte des chemins de fer* ou de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter; mais rien dans le présent sera censé impliquer que ces droits de circulation ne pourraient pas être ainsi accordés sans la disposition spéciale contenue au présent;

(*g*.) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de fer de la compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes de chemins de fer, embranchements, correspondances et prolongements dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère de la compagnie dans la Colombie-Britannique, seront soumis aux dispositions de l'*Acte des chemins de fer* et de tous

autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ;

(*h.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient des terres à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, alors ces terres, en en exceptant celles qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, seront vendues au public par la compagnie ou par telle autre compagnie, conformément aux règlements et à des prix n'excédant pas ceux prescrits de temps à autre par le Gouverneur en conseil, en tenant compte des règlements provinciaux alors existants et pouvant s'y appliquer,—l'expression "terres" comprenant tous les minéraux et le bois qui s'y trouvent, et dont on disposera comme susdit, soit avec ou sans le terrain, selon que le Gouverneur en conseil le prescrira ;

(*i.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres,—les dites cinquante mille acres devant être choisies par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le Gouverneur en conseil ; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le Gouverneur en conseil dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux piastres par tonne de deux mille livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines :

Et de la part de Sa Majesté, de payer la dite subvention par versements comme susdit.

2. La compagnie sera tenue de remplir le dit contrat sous tous rapports, et pourra faire tout ce qui sera nécessaire à cet effet.

3. Afin de faciliter les arrangements financiers qui permettront à la compagnie de terminer le chemin de fer comme susdit, sans retards, et d'acquérir et annexer à son réseau le chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, ci-après appelé "l'embranchement d'Alberta", lequel, en vertu du chapitre trente-huit des statuts de 1893, elle exploite maintenant à titre de locataire, et qu'elle est convenue d'acheter, la compagnie pourra émettre des obligations qui deviendront une première charge et un gage sur l'embranchement d'Alberta et la ligne du Nid-de-Corbeau, et qui seront exclusivement garanties par ces lignes, de la même manière et au même effet que si ces deux voies ferrées qui doivent être ainsi annexées à son réseau étaient construites par la compagnie comme embranchements de son chemin de fer, au sens du premier article du chapitre cinquante et un des statuts de 1888, et le dit article s'y appliquera en conséquence, ce premier gage devant être subordonné au paiement du prix d'achat de l'embranchement d'Alberta, ainsi qu'il est stipulé dans la dite convention de l'acheter.

Par l'acte 62-63 Vic. ch. 7 (*Sanctionné le* 11 *août* 1899).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de vingt cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouver-

neur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

415. A la Compagnie du chemin de fer de l'Ontario Central, pour un prolongement de sa ligne à partir de, à, ou près Coe-Hill ou la station de Rathbun, sur la ligne de la compagnie, jusqu'à ou près Bancroft, n'excédant pas 21 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892 ;

416. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un chemin de fer entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Basses-Laurentides, Québec, n'excédant pas $53\frac{1}{2}$ milles ; et pour un embranchement depuis sa ligne-mère jusqu'aux chutes de Shawinigan, Québec, n'excédant pas $6\frac{1}{2}$ milles ;

417. A la Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg, pour une erreur en moins dans le prolongement de son chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de la compagnie à ou près l'extrémité de la section subventionnée, jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg, Québec, n'excédant pas $\frac{66}{100}$ de mille ;

418. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une ligne à partir de Strathroy, Ontario, *viâ* Adelaide et Arkona, soit jusqu'à Forest, Tedford ou Park-Hill, n'excédant pas 24 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

419. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une ligne de chemin de fer à partir de Frédéricton, dans le comté d'York, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, dans le comté de Carleton, n'excédant pas 59 milles ;

420. Pour un chemin de fer depuis Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à St-Peters, n'excédant pas 30 milles ;

421. Pour un chemin de fer depuis Windsor, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro, *viâ* le township de Clifton, n'excédant pas 58 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

422. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la station de Brookfield, Nouvelle-Ecosse, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Eastville, n'excédant pas 25 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

423. Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer Oriental du Canada, jusqu'au village de Stanley, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 6 milles ;

424. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi jusqu'à Stottville, ou quelque point sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand Tronc), dans la paroisse de Saint-Paul de l'Ile-aux-Noix, n'excédant pas 19 milles ;

425. Pour un chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon, so *via* Lindsay, Ontario, n'excédant pas 40 milles ;

426. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour un chemin de fer depuis Aylmer jusqu'à Hull, Québec, n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

427. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol' pour un embranchement depuis un point sur le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, au village ou près du village de Quyon, vers le village du Portage-du-Fort, Québec, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

428. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Orford, pour un embranchement de sa ligne depuis un point entre Lawrenceville et Eastman jusqu'à Waterloo, n'excédant pas 13 milles ;

429. A la Compagnie du chemin de fer de Atlantique et Lac-Supérieur, pour un prolongement de son chemin de fer depuis Caplan jusqu'à Paspébiac, Québec, n'excédant pas 30 milles ;

430. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour un chemin de fer depuis la jonction de Saint-Robert jusqu'à Sorel, 6½ milles (cette subvention devant être payée seulement au cas où des droits raisonnables de circulation sur le chemin de fer du Sud-Est, entre les deux points ci-dessus mentionnés, ne seraient pas accordés à la compagnie en premier lieu mentionnée à des conditions approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé), et depuis Mont-Johnson jusqu'à la station de Saint-Grégoire, 1 mille, n'excédant pas en tout 7½ milles ;

431. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool, *via* le village de Calédonia, ou jusqu'au village de Calédonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance totale n'excédant pas 62 milles ;

432. Pour un chemin de fer depuis Indian-Gardens, comté de Queen, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Shelburne, dans la dite province, distance de 35 milles ;

433. La subvention à laquelle a droit la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la Rivière La Pluie, aux termes du chapitre 4 de 1897, sera de $6,400 par mille pour les 80 milles mentionnés au dit acte, n'excédant pas en tout $512,000 ;

434. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour les prolongements, embranchements ou additions à son réseau qui permettront à la dite compagnie de raccorder ses lignes ferrées ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres, ou les exploitations minérales ou forestières, dans les comtés de Peterborough, Northumberland, Hastings, Lennox et Addington, Frontenac ou Leeds, payable par versements déterminés par la longueur de chacun des dits prolongements, embranchements ou additions, suivant le cas, au lieu de la partie de la balance impayée de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, par le chapitre 5 de 1892, mais n'excédant pas $3,200 par mille pour 10 milles, et ne dépassant pas en totalité $32,000 ;

435. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac-Saint-Jean, pour 12 milles de son chemin de fer depuis le terminus de sa ligne en eau profonde, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, au lieu de la subvention accordée pour les 12 milles mentionnés au chapitre 4 de 1894 ;

436. Pour une ligne de chemin de fer depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, n'excédant pas 35 milles ;

437. Pour un chemin de fer depuis le Saut-Sainte-Marie, Ontario, vers la rivière et le port de Michipicoton, et vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'excédant pas 40 milles ;

438. Pour une ligne d'embranchement depuis la ligne-mère du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound jusqu'à la ville de Parry-Sound, Ontario, n'excédant pas 5 milles ;

439. Pour un chemin de fer depuis le village d'Haliburton, *via* le village de Whitney, vers la ville de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 20 milles ;

440. Pour un prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, depuis Tilsonburg jusqu'à Ingersoll ou Woodstock, Ontario n'excédant pas 28 milles ;

441. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, depuis la jonction de Sorel, le long de la rive sud, jusqu'à Lotbinière, Québec, distance n'excédant pas 82 milles ;

442. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, pour un prolongement de son chemin de fer jusqu'à Stanstead-Plain, Québec, n'excédant pas 2½ milles ;

443. Pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, à l'Anse au Caribou (Nouvelle-Ecosse), distance de 10 milles ;

444. Pour un chemin de fer allant de Fort-Frances, Ontario, vers l'ouest jusqu'à un endroit situé à ou près l'embouchure de la rivière La Pluie, distance n'excédant pas 70 milles ;

445. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer depuis les houillères de Newcastle jusqu'à Gibson, Nouveau-Brunswick, distance n'excédant pas 30 milles ;

446. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit sur la ligne actuelle du chemin de fer le Grand-Nord de Winnipeg, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert, Territoires du Nord Ouest, distance n'excédant pas 100 milles ;

447. Pour un chemin de fer à partir du voisinage de la station d'Antler, allant jusqu'à un endroit près de la montagne de l'Orignal, Manitoba, distance n'excédant pas 50 milles.

448. Pour un chemin de fer allant de Sunnybree à Country-Harbour, et d'un endroit situé à ou près Country-Harbour-Cross-Roads à Guysboro, Nouvelle-Ecosse, pour remédier à l'inexactitude du nombre de milles mentionné comme distance entre ces endroits dans la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, la distance supplémentaire n'excédant pas 15 milles ;

449. Pour un chemin de fer de Port-Clyde vers Lockeport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance n'excédant pas 20 milles ;

450. Pour un chemin de fer allant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Halifax, vers le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenbourg, n'excédant pas 20 milles ;

451. Pour un chemin de fer allant de Labelle, dans la province de Québec, dans la direction du Nord-Ouest, jusqu'à Nominingue, par la voie de Notre-Dame-de-l'Annonciation, distance n'excédant pas 22 milles ;

452. Pour un chemin de fer d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, à Meaford, n'excédant pas 21 milles ;

453. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Hull, Québec, n'excédant pas 4 milles ;

454. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta-Ouest, allant d'un endroit sur la frontière des Etats-Unis à l'ouest du rang 27, dans une direction nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, distance n'excédant pas 50 milles ;

455. A la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, pour un chemin de fer allant de la ville de South-Edmonton, Territoires du Nord-Ouest, à North-Edmonton, et de là dans une direction ouest vers la passe de la Tête-Jaune, distance n'excédant pas 50 milles.

456. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, en sus des 20 milles subventionnés par le chapitre 4 de 1897, et en continuation depuis l'extrémité ouest des dits 20 milles vers la rivière Saint-Jean, nouvelle distance ne dépassant pas 15 milles ; et pour le chemin de fer de la compagnie allant d'un endroit sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à ou près les Grandes-Chutes ou Saint-Léonard, ou entre les Grandes-Chutes et Saint-Léonard, et dans la direction est vers Campbellton, le dit endroit devant être approuvé par le Gouverneur en conseil, distance de 12 milles, le tout n'excédant pas 27 milles ;

457. Pour un chemin de fer prolongeant l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, distance n'excédant pas 3 milles ;

458. A la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada, pour une ligne de chemin de fer partant de Nelson, Nouveau-Brunswick, et se reliant à la ligne-mère de la compagnie allant à Chatham, pour compléter le raccordement de Nelson à la dite ligne-mère, n'excédant pas en tout $2\frac{1}{4}$ milles ;

459. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour prolonger la ligne de la compagnie vers l'ouest à partir d'un point sur ou près le chemin de borne de Richmond, près de Deseronto, sur une distance n'excédant pas 2 milles ; aussi, pour un prolongement de la ligne de la compagnie, à partir de son terminus actuel à Tweed, dans une direction nord, sur une distance de 2 milles, et pour un prolongement de la ligne de la compagnie depuis l'extrémité des deux derniers milles mentionnés, dans une direction nord, n'excédant pas 3 milles,—en tout, 7 milles,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

460. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern, pour une prolongation de sa ligne depuis son terminus actuel à Iron-Mines, dans une direction nord-ouest, sur une distance n'excédant pas 5 milles ; et aussi pour une prolongation du chemin de fer de la compagnie vers le sud, depuis son terminus sud actuel jusqu'à la jonction de l'Ontario Central et du chemin de fer Canadien du Pacifique, distance n'excédant pas 2 milles ; mais la subvention en dernier lieu mentionnée pour les dits 2 milles de chemin de fer ne sera pas accordée dans le cas où le comité des chemins de fer du Conseil privé trouvera que la compagnie peut obtenir des droits de circulation suffisants, à des conditions raisonnables, sur cette partie de la ligne du chemin de fer Ontario-Central entre l'extrémité actuelle du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern et la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de l'Ontario-Central,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

461. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer *Pembroke Southern* à ou près Golden-Lake, Ontario, vers un point sur le chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, à ou près Bancroft, n'excédant pas 20 milles ;

462. Pour une ligne de chemin de fer depuis Paspébiac, Québec, jusqu'à Gaspé, dans la dite province, n'excédant pas une distance de 82 milles ;

463. A la Compagnie de chemin de fer du Lac-Erié et Riviére-Détroit, pour une ligne de chemin de fer depuis Ridgetown, Ontario, jusqu'à Saint-Thomas, dans la dite province, distance n'exédant pas 44 milles,—cette subvention ne devant être payée que dans le cas où l'on n'accorderait pas à la compagnie en premier lieu mentionnée des droits de circulation suffisants sur le chemin de fer du Sud du Canada, entre les deux points ci-dessus nommés, à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé ;

464. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour la construction d'embranchements depuis la ligne-mère de la compagnie jusqu'à la mine de fer à Bluff-Point et jusqu'à la mine Martele, dans le comté de Renfrew, n'excédant pas 5 milles ;

465. Pour un chemin de fer depuis le village de Parry-Sound, en allant vers le nord, jusqu'à Sudbury, n'excédant pas 20 milles.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après memtionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

466. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, pour un chemin de fer depuis un point à une distance de 80 milles à l'ouest de la station Stanley, sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest, jusqu'à Fort-Frances, sur une distance de 140 milles, à $6,400 par mille, n'excédant pas en totalité.. $896,000 00

467. A la Compagnie du pont de Québec, pour la construction d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent, au bassin de la Chaudière, près de Québec, un million de piastres, duquel montant il pourra être payé 40 pour 100 sur les estimations mensuelles approuvées par les ingénieurs de l'Etat, des matériaux livrés et de l'ouvrage fait $1,000,000 00

468. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour la restoration et le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, Québec $50,000 00

469. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Richelieu à Sorel, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 35,000 00

470. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-François, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas. 50,000 00

471. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Nicolet, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.... 15,000 00

472. A la Compagnie du chemin de fer Mildland (à responsabilité limitée), pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Shubenacadie, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 33,750 00

473. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 16,425 00

474. Aussi, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière du Loup, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas 15,000 00

475. Aussi, pour aider à la construction d'un pont d'acier et d'un viaduc sur la rivière Maskinongé, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ces travaux, n'excédant pas 15,000 00

4. Les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, à la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, sont accordées à la condition, et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité du présent acte aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront, et qu'aucune d'entre elles ne fusionnera ou n'affermera sa ligne ou ses lignes à aucune compagnie autre que celles mentionnées dans le présent article, sauf celles qui pourraient avoir été autorisées par le parlement; et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ni exploité par aucune autre compagnie, ni qu'aucune des dites compagnies ne fera de convention pour établir un fonds commun ou former une masse de ses recettes avec celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer; et tout bail, toute fusion ou convention de ce genre sera absolument nul, excepté en tant que cette convention s'étendra aux arrangements de trafic et de circulation qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépassser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention

que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tous ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

7. Les dites subventions, reepectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

8. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désacccrd, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

9. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

1. Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mill[illegible] du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, pré[illegible] jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres."

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

***7.** A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin

* Périmer, sauf la subvention acquise pour les 50 milles construits.

de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

*8. A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 [illegible]). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

*10. A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long, et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

*12. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites

*Les subventions en concessions de terres pour les chemins de fer Montagne-de-Bois Qu'Appelle, Alberta et Athabaska et de Medicine-Hat sont périmées.

entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

13. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

***15.** A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

"Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article."

*La subvention en terres du chemin de fer Nord-Ouest du Canada est périmée.

Par l'acte 53 Vict., ch. 4 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.

18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

***19.** A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

***20.** A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

21. A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

***22.** A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.

23. A la Compagnie de chemin et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

---

* La subvention en terres accordée aux chemins de fer Brandon et Sud-Ouest, Lac Seul et la compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest est périmée.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890) :—

25. L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

26. Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

27. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.

28. Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.

29. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

" Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

***30**. A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de la dite rivière, dans une

* La subvention en terres accordée à la compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, et à la Compagnie de chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest est périmée.

direction ouest, jusqu'aux terrains houillers, distance d'environ soixante milles.

31. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'environ trente-deux milles.

***32.** A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

33. A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemin de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

PARTIE IV

DIVERS ÉTATS

N°

CONTRATS au sujet des subventions ou aide à la construction de

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.
	1898.			
13072	22 août...	Cie de chemin de fer de Pembroke-Sud.	De Pembroke au Lac-Doré....................	60-61 V., c. 4.
13251	5 sept....	Cie de chemin de fer Grand-Nord.	De Montcalm et sa jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides, près de Sainte-Tite, dans les environs de la rivière Saint-Maurice.	60-61 V., c. 4.

OTTAWA, 11 oct. 1899.

1.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1899.

Montant du crédit. Par mille.	Montant du crédit. N'excédant pas.	Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, pas moins de.	Largeur du déboisement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
$	$		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Liv.	
3,200	6,400 par mille.	20	80	955	50	20	15	56	1er mars 1899.
3,200	182,400 de balance demeurant impayés.	67	66	573	50	20	15	56	1er août 1901.
			53	1,433	....	....	....	....	
3,200	6,400	9							

GERARD S. RUEL,
Greffier en loi.

N° 2.

Liste des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
13234	8 juillet 1898.	L. A. Cloutier	Peinturer sur la ligne du Comté de Drummond.
13235	13 " 1898.	O. Carbonneau	Fournir l'eau pour locomotives, etc., à L'Islet.
13247	28 " 1898.	Rhodes, Curry et Cie, lim.	Construire un quai en pilotis créosotés et hangar à Halifax, N.-E.
13248	29 " 1898.	Dominion Bridge Co., Ltd.	Construire trois ponts.
13252	18 août 1898.	J. B. McManus	Creuser emplacement pour élévateur à Halifax.
13253	29 juillet 1898.	Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construire et ériger sept ponts en acier.
*13283	30 juin 1898.	Acadia Coal Co	Fournir houille pour la saison 1898-9.
*13289	30 " 1898.	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland.	" "
13290	23 sept. 1898.	John Starr, Fils et Cie, lim.	Installation de l'outillage de la lumière électrique pour le vapeur *Mulgrave*, et sur les rives à Mulgrave et Pointe-Tupper.
13300	29 " 1898.	Jonathan Weir et Fils	Const. et ériger un pont à la coupe de roche d'Elm-Tree.
13309	22 oct. 1898.	Rhodes, Curry et Cie, lim.	Construire 100 wagons plateformes.
13310	22 " 1898.	" "	" 150 wagons à marchandises.
13311	21 sept. 1898.	M. E. Keefe	" un élévateur et conducteur, au complet, à Halifax.
13312	22 oct. 1898.	Crossen Car Mfg. Co., Ltd	" 100 wagons à marchandises.
13317	22 " 1898.	Rhodes, Curry et Cie, lim.	" 3 wagons-poste et à bagage.
13318	22 " 1898.	" "	" 4 wagons à bagage.
13330	22 " 1898.	The Rathbun Co., de Deseronto.	" 50 wagons à marchandises.
*13334	30 juin 1898.	The General Mining Association.	Fournir houille pour la saison 1898-9.
13336	7 nov. 1898.	Rhodes, Curry et Cie, lim.	Eriger une gare à Richmond, N.-E.
13343	19 " 1898.	Thomas Gilliland	" Jubilé.
13344	28 " 1898.	The Wagner Palace Car Co.	Construire 8 wagons-lits, 4 wagons-buffets et 3 wagons à voyageurs de première.
*13345	29 " 1897.	Jas. W. Reeves	Fournir traverses, embranc. d'Oxford et New-Glasgow.
13349	8 août 1898.	Rhodes, Curry et Cie, lim.	Fournir 1,800 roues en fonte trempée de 33 pcs, et 200 roues de 33 pcs "Special".
13350	26 sept. 1898.	" "	Fournir 30 roues en fonte de 26 pcs.
13355	19 nov. 1898.	J. B. Woodland.	Const. un hangar à marchandises à Ross-Road, N.-E.
13356	2 déc. 1898.	Geo. A. Appleby	Fournir matériaux et enlever pont en fer à Saint-Jean, N.-B.
13363	24 " 1898.	N. K. et M. Connolly	Construire un quai en eau profonde et bassins pour dragueurs à Saint-Jean, N.-B.
13372	4 janv. 1899.	The Baldwin Locomotive Works.	Fournir 19 locomotives dites *compound consolidation* et 1 dite *consolidation* de machines à vapeur améliorées.
13374	23 déc. 1898.	The Illinois Steel Co	Fournir 5,000 tonnes de rails d'acier, 1re qualité, avec privilège de fournir une quantité n'excédant pas 5 p. 100 de rails de 2e qualité.
13375	23 " 1898.	The Cambria Steel Co	" " "
13381	10 janv. 1899.	James Fleming	Travaux en rapport avec le pont en fer au grand quai, Saint-Jean, N.-B.
13382	26 " 1899.	Nap. Halle et Narcisse Marceau.	Charriage de fret et bagage à Lévis entre les bateaux-passeurs et la gare à voyag. et le hangar aux march.
13405	6 fév. 1899.	J. B. McManus.	Construire 338 barrières de traverses Standard-Farm.
13424	4 " 1899.	Raymond Dand	Fournir 62 barrières de trav. et 123 supports d'aiguille.
13425	23 janv. 1899.	F. E. Sayre	Fournir du pin résineux du sud.

* Reçu trop tard pour le rapport de l'année dernière.

N° 2.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
13426	13 janv. 1899..	Jos. A. Likely	Fournir du pin résineux dur.
13427	18 août 1898..	Jno. McDougall et Cie	Fournir 1,700 roues en fonte de fer double plaque de 33 pcs et 1,300 roues spéciales de 33 pcs.
13441	25 fév. 1899..	Jos. McDonald et Fils ...	Construire une glacière à Pictou, N.-E.
13456	30 avril 1899..	Rhodes, Curry et Cie, à r. lim.	" un élévateur à grain à Saint-Jean, N.-B.
13465	30 janv. 1899..	F. Gosselin et D. Girard.....	Décharger de la houille dans le hangar et la délivrer aux locomotives à Saint-Charles.
13466	25 mars 1899..	W. J. Watkins...........	Décharger de la houille dans le hangar et la délivrer aux locomotives à Drummondville.
13467	11 janv. 1899..	Wilson Estabrooks	Décharger de la houille dans le hangar et la délivrer aux locomotives à Moncton.
13475	31 déc. 1898..	Jérome Roy	Manutention de houille à Newcastle.
13476	25 janv. 1899..	W. A. Johnson........... ...	" " Truro.
13480	1er mai 1899..	Rhodes, Curry et Cie, à r. lim.	Construire un hangar à marchandises à St-Jean, N.-B.
13485	21 fév. 1899..	Chas. Maisey...............	Manutention de houille à Campbellton.
13486	21 " 1899..	John Lemieux..............	" "
13487	31 déc. 1898..	H. H. Cameron..............	" à la Jonction de Springhill.
13488	10 mai 1899..	Raymond Dand..............	Construire 1,300 perches de clôture.
13489	10 " 1899..	Dominion Bridge Co., Ltd...	Fournir une voie simple en acier traversant le pont à armature Pony, chemin de fer de l'I.P.-E.
13490	4 fév. 1899..	Eugène Michaud	Manutention de houille à la Rivière-du-Loup.
13491	4 " 1899..	Ernest Joubert..............	" "
13492	10 mai 1899..	Enoch Steeves	Construire 3,100 perches de clôture.
13493	18 janv. 1899..	Damas Charette......	Manutention de houille à Sainte-Flavie.
13494	10 mai 1899..	John Kelly..............	Construire 2,100 perches de clôture.
13495	10 " 1899..	Jno. McDougall et Cie	Fournir 500 roues en fonte trempée de 33 pcs.
13501	31 déc. 1898..	Jno. McGourty.	Manutention de houille à Saint-Jean, N.-B.
13505	6 juin 1899..	W. S. Kinnear et Fils.	Peinturer des bâtiments et ponts.
13506	1er " 1899..	Geo. P. Rodgers............	" "
13507	30 mai 1899..	Jamos Corney	" ponts.
13508	1er juin 1899..	Ludlow Campbell...........	" "
13509	7 " 1899..	A. H. McDonald et Fils.....	" bâtiments.
13510	2 " 1899..	W. M. Metzler.......... ...	" " et ponts.
13514	3 " 1899..	L. A. Cloutier	" ponts.
13515	2 " 1899..	Stephen Venoit..............	" bâtiments et ponts.
13516	6 " 1899..	Alphonse Caron.............	" "
13542	19 " 1899..	Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construire ponts en fer à tabliers.
13545	29 " 1899..	Rhodes, Curry et Cie, à r. lim.	Construire 20 wagons à compartiments frigorifiques et ventilés Wickes.
13610	6 " 1899..	Jno. McDougall et Cie.....	Fournir 500 roues trempées de 33 pcs.

N° 2.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

2. CANAL CHAMBLY.

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
13281	11 oct. 1898....	Dominion Bridge Co., Ltd...	Construire 1 pont tournant en acier traversant le canal en amont de l'île Sainte-Thérèse.

3. CANAL LACHINE.

13286	11 oct. 1898....	John B. de Lorimier........	Fournir 6,000 vgs cubes de pierre à construction pour murs en talus.

4. CANAL RIDEAU.

13430	6 mars 1899..	Cameron et Cie.............	Fournir 6,200 pds cubes de chêne blanc de dimension.

5. CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

13266	7 sept. 1898..	David Chalmers	Construire une culée et allonge au pont du C.C.P.
13269	23 " 1898..	Dominion Bridge Co., Ltd...	Construire un pont tournant pour chemin de fer et enlever le présent pont tournant du C.C.P., etc.
13459	1er mai 1899..	Hickler, Frères	Enlever pile et jetées en maçonnerie du pont du C.C.P.

6. CANAL SOULANGES.

13213	29 juillet 1898.	Dominion Bridge Co., Ltd ..	Construire des portes de rechange pour les écluses, déversoirs et autres travaux entre la Pointe des Cascades et Coteau-Landing.
13338	1er sept. 1898.	Stanislas Houle.............	Peinturer cinq ponts.
13366	17 janv. 1899.	Canadian General Electric Co., Ltd.	Construction d'un bâtiment sur la section 8 et installation d'un appareil électrique pour le fonctionnement des écluses, ponceaux, etc., et l'éclairage du canal.
13435	28 fév. 1899.	F. Hyde et Cie............	Fournir 10,000 barils de ciment Portland.

7. CANAL TRENT.

13203	29 nov. 1898...	Dominion Bridge Co., Ltd ..	Construire un levier hydraulique à l'écluse n° 1, Peterborough, division de Peterborough et Lakefield.

N° 2.—CONTRATS passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.—*Fin.*

8. CANAL WELLAND.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneur.	Description générale.
13244	8 sept. 1898.	John Riley	Défaire et reconstruire partie de la superstructure en charpente à la jetée ouest de Port-Dalhousie.
13274	23 " 1898.	Albert H. Irvine et Cie	Dragage d'une partie des glissoirs au point de partage entre Allanburgh et Port-Colborne.
13403	23 mars 1899.	Gallagher et Cunningham....	Fournir des fontes de cuivre et de bronze phosphoré pour 1899.
13420	3 " 1899.	John McLean...............	Fournir bois de charpente et de sciage pour le canal et ses embranchements pour 1899.
13422	11 avril 1899.	British Columbia Mills, Timber and Trading Co.	Fournir bois de charpente pour le canal et ses embranchements pour 1899.

GERARD S. RUEL,
Greffier en loi.

OTTAWA, 11 octobre 1899.

N°

ETAT

CHUTES d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

N° du bail.	Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.
	1898.			*1. Chemin de fer Intercolonial.*
13224	12 juillet .	5 ans............	J. Cradock Simpson à la Reine.	Bureau n° 143 rue St-Jacques, Montréal..
13225	13 " ..	5 ans............	James P. Bamford....	Partie sud-ouest du bureau n° 143, rue St-Jacques, Montréal.
13273	25 oct....	1 an...........	Canada Ry. News Co....	Chambre de lecture à Moncton, N.-B.....
	1899.			
13417	3 janv. ..	2½ ans...... ..	Cie du ch.de f. Atlantique et Lac-Supérieur.	Chambre n° 16, édifice du bureau du Commerce, Montréal.
13453	25 mars ..	3 ans............	Succession Clapham à la Reine.	Bureau appelé "C.F.I." sur la rue Dufort, cité de Québec.
13502	1er juin ..	5 ans.....	James W. Montgomery..	Atelier et sous-sol, n° 7, rue King, Saint-Jean, N.-B.
	1898.			*2. Canal Beauharnois.*
13173	25 août...	3½ ans, renouvelable d. 10 ans.	Ella Perkins	Surplus d'eau à l'écluse n° 7 ....
	1899.			
13469	8 mai ...	Dur. bon plaisir.	Cie de téléphone Bell de Montréal.	Privilège de poser des tuyaux de fer pour fixer les câbles électriques sous le canal à Valleyfield.
	1898.			*3. Canaux de Carillon et Grenville.*
13132	26 juillet..	21 ans, renouvelable.	General Manufacturing Company of Canada.	Surplus d'eau coulant au-dessus du barrage de Carillon.
	1899.			
13458	25 avril...	Dur. bon plaisr.	John Brophy............	Terrain entre l'anc. canal et la riv. Ottawa.
	1898.			*4. Canal Lachine.*
13121	29 oct. ...	Dur. bon plaisr.	Cie de ch. de f. de ceint. de l'Ile de Montréal.	Exploite son ch. de f. au-dessus et à trav. la réserve du canal, entre Montréal et Lachine.
	1899.			
13150	11 avril...	10 ans..........	Municipalité de la ville de Montréal.	Parc Saint-Patrice, Montréal..... ......
	1898.			
13212	18 juillet..	Dur. bon plaisir.	Damase Parizeau........	Emmagasinage, lot n° 3, bassin St-Gabriel, Montréal.
13228	12 août...	" ..	Cie du ch. de f. du Grand-Tronc.	Privilège de poser une voie de leur présent trottoir à la cour à bois de Gantin.
13292	20 oct. ...	" ..	Pierre Tellier.....	Deux lisières de terrain, une à la tête du canal, bassin n° 1, St-Gabriel, et une autre au même bassin, rue du Séminaire.
13293	29 " ..	" ..	Joseph Touzin...... .	Terrain sur le côté nord du canal, en face de la rue du Séminaire.

3.

GÉNÉRAL.

Chemins de fer et Canaux dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Superficie.	A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.			Observations.
				Revenu annuel.	Payable.	Première échéanee.	
				$ c.			
....	....	....	1er mai '98	1,700 00	Payé par trimest. en janv., avril, juillet et 31 oct.	31 juill. '98	
....	....	....	1er " '98	800 00	" " ..	31 " '98	
....	....	....	1er sep. '98	108 00	Payé par trimest. en mars, juin, sept. et 1er déc.	1er sep. '98	
....	....	....	1er jan. '99	$500 jusq'au 1er mai 1900, $600 après.	Mensuel........	1er jan. '99	
....	....	....	1er mai '99	650 00	Payé par trimest. en février, mai, août et 1er nov.	1er août'99	
....	....	....	1er juin '99	900 00	" " ..	1er " '99	
....	Pour fabrique, etc.	Force de 40 chev.	1er jan. '97	100 00	Payé semi-an'uel. les 1er janvier et juillet.	1er jan. '97	
....	....	....	1er mai '99	10 00	1er mai.........	1er mai '99	
....	Fins électriques, etc.	Force de 2,000 chevaux ou plus.	1er " '98	Pas moins que $2,000, et $1 par force de cheval addition	1er "	1er " '99	
24¾ acres....	Pâturages.....	....	1er " '99	20 00	1er "	1er " '99	
....	....	....	1er " '98	250 00	1er "	1er " '98	
2 acres.. ...	Parc public.. ..	....	1er " '99	1 00	1er "	1er " '99	Remis pour amendement.
9,444 pds. c..	Emmagasiner bois de serv.	......	7 juin '98	188 88	7 juin..........	7 juin '98	
....	Accès à la cour du b. de serv.	....	1er août'98	10 00	1er août	1er août'98	
8,675 pds. c.	Emmagasiner sable.	....	1er mai '98	130 00	1er mai.........	1er mai '98	
2,625 " ..	" ...	....	1er sep. '98	40 00	1er sept........	1er sep. '98	

N° 3.—ETAT GÉNÉRNL indiquant les chutes d'eau et autres propriétés publiques

N° du bail.	Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.
	1898.			*4. Canal Lachine*—Fin.
13295	26 oct. ..	Dur. bon plaisir.	H. Dobell et Cie........	Terrain de réserve du canal. ....
13296	15 nov. ..	" ..	William Patterson	" ....
13297	27 oct. ..	" ..	Intercolonial Coal Mining Co.	" nouv. écluse n° 2
13298	27 " ..	" ..	Wilfrid Marsan.........	" ....
13340	6 déc. ..	3 ans...........	Northern Paving and Construction Co.	Terrain dans la municipalité de Saint-Gabriel, et privilèges.
	1899.			
13386	27 janv. .	Dur. bon plaisir.	W. Pauzé et Fils.......	Lots n°s 1 et 2, quart. Ste-Anne, Montréal.
13439	11 mars ..	" ..	The Wilson Co.........	Lots n°s 13 et 15 " " ..
13440	17 " ..	" ..	Montreal Stock Yards Co.	Terrain à la Pointe Saint-Charles, quartier Saint-Anne, Montréal.
13449	7 avril...	" ..	Cie de Téléphone Bell du Canada.	Privilège de poser un câble au-dessous et à travers le canal et terrains du canal, à l'extr. de la rue du Séminaire, Montréal.
13450	29 " ..	" ..	Chambly Manufacturing Co.	Privilège de poser un câble le long du bassin n° 2 et constr. une petite maison près déversoirs du canal, Pte St-Charles, Mont.
13497	10 juin ..	" ..	Imperial Oil Co	Privilège de poser tuyau de fer au-dessous du chemin de halage du canal, Côte Saint-Paul, Montréal.
				5. Canal Rideau.
13217	29 juill. ..	Dur. bon plaisir.	Sœurs du Précieux-Sang d'Ottawa.	Privilège de construire une clôture sur la partie de la réserve du canal.
	1899.			
13223	1er avril..	" ..	John J. McDonald	Partie du lot n° 30, concession D, township de Wolford.
	1896.			
13227	11 mars ..	99 ans, renouvelable.	John Duan	Partie de la réserve du chemin entre les lots n°s 21 et 22, Gloucester, comté de Carl.
	1899.			
13396	6 mars ..	Dur. bon plaisir.	Municipalité de la cité d'Ottawa.	Privil. de poser égout princip. au-dessous et à trav. le canal en amont de la tranchée.
13454	11 avril ..	" ..	Cie de ch. de fer Ottawa et New-York.	Privilège de poser et entretenir deux voies le long d'une certaine réserve du canal.
	1898.			*6. Canal du Saut Sainte-Marie.*
13433	31 oct. ..	99 ans........	Edward V. Douglass à la Reine.	Partie de la section 2, dans le township d'Awenge, district d'Algoma.
	1899.			
13499	8 juin ..	Dur. bon plaisir.	Cie de téléphone Bell du Canada, lim.	Privilège de poser un câble à travers le canal au pont du chemin de fer.
	1898.			*7. Canal Welland.*
13146	11 juill. ..	" ..	Municipalité de la ville de Port-Colborne.	Privilège de traver. le canal avec un tuyau de 8 pcs, et de construire une maison de pompe et appui de tuyau.
	1899.			
13299	7 janv. ..	" ..	The Wilson Carbide Works Co.	Terrain sur le côté est de l'écluse 10, ancien canal, et partie du lot n° 13, concession 8, comté de Lincoln.

OTTAWA, 11 octobre 1899.

louées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Fin.*

Superficie.	A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.			Observations.
				Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.	
				$ cts.			
192 pds c.	Balances......	....	1er sept. '98	20 00	1er sept	1er sept. '98	
588 " ..	"	....	1er " '98	20 00	1er "	1er " '98	
520 " ..	"	....	1er " '98	20 00	1er "	1er " '98	
796 " ..	"	....	1er " '98	40 00	1er "	1er " '98	Annulé par A. C. 12 août '99.
19,200 " ..	Construction de machines.	....	1er oct. '98	200 00	1er oct.	1er oct. '98	
19,046 " ..	Emmag. de bois	....	2 janv. '99	380 92	2 janvier......	2 janv. '99	
31,879 " ..	Emmag. de bois et de houille.	....	1er mars '99	433 47	1er mars........	1er mars '99	
10·72 acres..	Cours à matériel de la Cie.	....	1er " '99	100 00	1er "	1er " '99	
....	....	....	1er avril '99	10 00	1er avril.......	1er avril '99	
....	....	....	1er " '99	100 00	1er "	1er " '99	
....	Pompager huile et alimenter chaudière.	....	1er juin '99	40 00	1er juin.........	1er juin '99	
....	Conservat. des arbres.	....	1er sept. '98	1 00	1er sept.........	1er sept. '98	
2·10 acres...	Accès à la riv. Rideau.	....	1er avril '99	3 15	1er avril........	1er avril '99	
0·61 acre ...	....	....	11 mars '96	1 00	Pour le terme en entier.	....	Reçu trop tard p. le rap. de l'an. dern.
....	....	....	1er fév. '99	10 00	1er fév	1er fév. '99	Annulé par A. C. du 2 août 1899.
....	....	....	1er avril '99	100 00	1er avril	1er avril '99	
1·00 acre...	....	....	1er " '96	1 00	1er avril.......	1er avril '97	
....	....	....	1er juin '99	5 00	1er juin	1er juin '99	
....	....	....	1er mai '98	20 00	1er mai.........	1er mai '98	
0·09 acre ...	Construc. d'un magasin.	....	1er sept. '98	10 00	1er sept........	1er sept. '98	

GERARD S. RUEL,
Greffier en loi.

N°

Propriétés transportées et dommages remboursés au département des

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Lot.	District.
	1899.			*1.—Ch. de fer Can. du Pacifiq.*
13554	21 juin ..	Sa Majesté à la Cie du ch. de fer du Pacifique Can.	....	Village de Kéwatin ....
13555	19 " ..	" " ..	....	" " ....
13556	22 " ..	" " ..	....	....
	1898.			
13383	22 déc. ..	Heber Archibald.........	¼ N.-O. de sec. 7, et ½ S. de ¼ S.-O. de sec. 18.	Township 5, rang 4, embranchement de Pembina.
13483	26 janv. ..	Patrick Carey, *et ux*.....	¼ N.-O. de sec. 31.	" " ..
13484	26 " ..	" "	½ S. du ¼ S.-O. de sec. 6......	Township 6, rang 4, embranchement de Pembina.
				2.—Ch. de fer Intercolonial.
13276	13 juill. ..	Commissaires du havre de Pictou.	....	Pictou ....
	1899.			
13461	24 mars ..	Succession Rhodes	Pts n°s 6, 8, 8*a*, et 9 du plan du quart. St-Laurent.	Lévis......................
13462	27 fév. ..	Succession Young......	Pt n° 408, devis du cad. du quart. Lauzon.	" ....
				3.—Canal Beauharnois.
13444	1er " ..	Joseph Lauzon....... ..	Pt. du lot 249, cad. officiel	Saint-Timothée..............
13472	10 avril ..	Auguste Bergevin, *et ux*.	Pts des lots n°s 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350 et 351; et pt. du lot n° 339.	Sainte-Cécile................
			Aussi pts des lots n°s 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21; et pt. du lot n° 1.	Saint-Stanislas de Kostka....
	1898.			*4.—Canal Chambly.*
13409	9 août ..	Joseph B. Many	Pt. du lot n° 224.............	Saint-Luc ....
13410	9 " ..	Timothé Dupuis	Pt. du lot n° 221..............	" ....
13411	9 " ..	Joseph Gabouriau.......	Pts des lots n°s 222, 223, 244....	" ....
13412	9 " ..	Tharsile Bessette.......	Pt. du lot n° 218..............	" ....
13413	9 " ..	Léocadie Dubuc........	Pts. des lots n°s 220, 221.......	" ....
13414	10 sept. ..	Léon Chartier, *et al*......	Pt. du lot n° 233..............	" ....
13415	1er oct. ..	Joseph Poirier, *et al*.....	Pt. du lot n° 225..............	" ....
13416	26 nov. ..	Patrice Dupuis, *et al*	Pt. du lot n° 219..............	" ....
	1899.			
13437	6 fév. ..	Hormisdas Riendeau....	24, subdivision du lot 130.	Bassin de Chambly..........
13448	14 mars ..	Sa Majesté à H. Riendeau.	Pt. du lot n° 24, subdivision du lot 130.	" ....
				5.—Canaux de Carillon et Grenville.
13446	2 " ..	Reuben Weldon, *et ux*...	Pts des lots n°s 432 et 436 du cad. et du livre de référence.	Township de Chatham.......

4.

ment des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Comté.	Etendue de terrain.	Montant.	Observations.
		$ c.	
District, Rivière à la Pluie	23·74 acres..	....	Don spécial.
" ..	1·5 " .... 0·46 "	....	"
District, Baie du Tonnerre	....	... .	"
....	6·00 acres..	....	Certificat Torrens. Reçu trop tard pour le dernier rapport.
....	4·00 "	. ...	" "
....	2·00 "	....	" "
Pictou, N.-E............	....	2,500 00 Frais, 221 00	Décharge, terrain et bâtiments, et terrain couvert d'eau.
Lévis	10,024 pds carrés. 1,559 " ..	5,256 80	
"	10,497 " ..	8,397 60	
Beauharnois	... .	150 00	Décharge, droit de prend. argile et gravier.
"	....	1,000 00	
"	....	. . ..	
Saint-Jean..............	3,525 pds carrés.	4 41	
"	4,713 " ..	5 89	
"	11,527 " ..	14 40	
"	13,185 " ..	16 48	
"	9,451 " ..	11 81	
"	10,373 " ..	12 97	
"	3,822 " ..	4 78	
"	2,863 " ..	3 58	
Chambly	....	Lettres patentes n° 13448.	Décharge, dommages.
"	1,700 pds carrés.	$150 et décharge du n° 13437.	Lettres patentes.
Argenteuil.......	0·227 acres....... 0·549 " ... 0·906 " ..... 0·369 "	600 00	

N° 4.—PROPRIÉTÉS transportées et dommages remboursés au départe-

Numéro du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Lot.	District.
	1898.			*6.—Canal Lachine.*
13357	16 nov....	Thomas A. Trenholme...	Cad. 141	Montréal..........
13362	15 déc....	Alex. et Henry Mills ..	Cad. 142..........	" ....
	1899.			
13408	8 février.	Alex. Aubertin.........	3607..........	" ....
	1898.			*7.—Canal Rideau.*
13262	19 août. ..	Patrick Hogan.........	....	Kingston-Mills..........
13308	5 oct.....	Sa Majesté à The Deseronto Navigation Co., Ltd.	....	....
				8.—Canal de Soulanges.
13237	7 juillet..	Francis Delisle, *et al*....	76 et 77..........	St-Michel de Vaudreuil......
13256	1er août ..	Moïse Leroux..........	Pt du lot n° 451..........	St-Joseph de Soulanges......
13285	4 février.	Dame Odile Daoust......	448, 449, 450 et 451..........	" " .....
13314	12 octobre	Alex. Leroux..........	Pts des lots 344 et 355..........	" " .....
13333	3 nov. ...	Arcade Bissonnette.	" 147 et 308.....	" " .....
13347	17 " ...	Honoré Cuillierier	Pt du lot 323..........	" " ..
13358	21 " ...	Julienne Dupont, *et al*...	75..........	Village des Cascades.........
13369	18 août. ..	Sa Majesté à F. X. Lafrance.	Pts des lots 441 et 445..........	St-Joseph de Soulanges......
13370	18 " ..	Sa Majesté à Ovide Periard.	Pt du lot 445	" " .....
13388	30 nov. ...	L. Joseph Lefaivre, *et al.*	70..........	St-Michel de Vaudreuil. ....
13398	26 déc....	Maurice Tessier..........	Pt du lot 331..........	St-Joseph de Soulanges......
13399	26 " ...	Laurent Tessier..........	" 332..........	" " .....
13400	26 " ...	Adolphe Tessier..........	" 335..........	" " .....
	1899.			
13406	2 février.	Alex. Cuillierier........	" 354..........	" " .....
13418	20 janv...	Ovide Periard.... .. .	" 445..........	" " .....
13419	20 " ...	F. X. Lafrance..........	Pts des lots 441 et 445..........	" " .....
13443	30 " ...	Mathilde Valois, *et al*...	53..........	Village des Cascades.........
	1898.			
13447	18 août. ..	Sa Majesté à Moïse Leroux.	Pts des lots 441 et 445	St-Joseph de Soulanges.....
	1899.			
13474	18 avril. ..	Moïse Leroux..........	" "	" " .....

des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.—*Suite.*

Comté.	Etendue de terrain.	Montant.	Observations.
		$ c.	
Hochelaga		42 00	Décharge, dommages.
"		42 00	" "
Côte St-Paul, Montréal		375 00	" "
Frontenac		200 00	Décharge de toutes réclam. sur bâtim., etc.
		100 00	" dommages au str *Nile* pendant qu'il passait par les écluses à Hogsback.
Vaudreuil		167 00	
Soulanges	0·066 acre	Pr., 300 00 Int., 15 00	
"	0·52 acres 5·63 " 6·39 " 6·57 "	Pr., 5,400 00 Int., 2,033 50	Reçu trop tard pour le dernier rapport.
"	4·27 " 5·49 "	7,024 00	
"	0·439 " 3·94 " 5·72 "	Pr., 2,860 00 Int., 1,310 84	
"	4·18 "	Pr., 2,008 70 Int., 914 75	
Vaudreuil		Pr., 65 00 Int., 16 68	(Héritiers de Sylvain Dupont.
Soulanges			Lettres patentes.
"			Lettres patentes.
Vaudreuil		76 11	(Succession Lefaivre).
Soulanges	4·30 acres	Pr., 2,050 35 956 48	
"	4·00 "	Pr., 2,036 23 Int., 949 56	
"	3·90 "	Pr., 2,326 67 Int., 1,084 99	
"	8·70 "	Pr., 2,752 65 Int., 1,270 79	
"		125 00 et lettres patent. n° 13370	Décharge, dommages.
"		Let. pat. n° 13369	Décharge.
Vaudreuil		165 43	(Succession Joseph Valois).
Soulanges	0·582 acres. 0·01 "		Lettres patentes.
"	0·582 " 0·01 "	100 00 et lettres patent. n° 13447	Décharge, dommages.

N° 4.—PROPRIÉTÉS transportées et dommages remboursés au département

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Lot.	District.
	1899.			*Canal de Soulanges*—Fin.
13511	2 juin. .	Joseph A. Leroux.......	Ptie du lot 14................	St-Joseph de Soulanges......
	1898.			*9.—Canal de la Trent.*
13238	9 juillet. .	P. Fitzgerald...	Ptie ½ O. de ½ E. lot 1, con. 8...	Township de Carden.........
13254	30 " ..	Edward Johnson, *et al.*..	½ E. lot 20, con. 7....	" Fenelon.. ....
13255	30 " ..	Elizabeth McNeil.... ..	Ptie du lot 32, con. 8..........	" " ....
13279	30 " ..	Joseph Hore, *et al.*	½ E. lot 25, con. 7.........	" " ....
13284	9 sept. ..	Peter Hamilton........ .	Partie du lot 8, con. 10	" Douro..........
13316	1er oct....	Angus McIntyre, jeune..	Partie N. du lot 26, con. 5 ...	" Eldon... ......
13315	27 sept. ..	Angus McIntyre, *et ux.*	" 27, con. 5......	" " ....
13331	31 oct.....	John Suggitt, *et al*	Partie E. du lot 25, con. 1......	" Somerville......
13359	13 déc....	Peter Clancy, *et al*	Partie ½ E. lot 31, con. 12.	" Otonabee ... ..
13360	13 " ...	Wm. Collins et Cornelius Clancy.	" "	" " ......
	1899.			
13397	13 janv. ..	John Grundy, *et ux*.....	24, côté N. de la rue Smith.	Lakefield.................
13428	13 fév.....	Thos. Fitzgerald et M. Smith.	Ptie lot 1, E. de la rue Caroline.	" ....
13464	30 mars. .	Success. Elizabeth Rippon	" 11, S. de la rue Nelson..	" ....
	1895.			
13496	28 sept. ..	James Boulton........ ..	" 8, con. 10......... .. .	Township de Douro.........
	1898.			*10.—Canaux de Williamsburg.*
13208	17 mai.. ..	William Dillon.........	Ptie ½ O. lot. 9, con. 1..........	Township de Edwardsburg...
13233	14 juillet..	John H. Meikle.	Pties lots 18, 19 et 20. bloc 96....	Morrisburg.................
	1898.			
13288	15 sept....	Catherine Wright, *et al.*.	21, côté E. de rue Waddell et ptie lot 1, S. de la rue Morrisson..	Cardinal....,...... .. ..
13319	3 oct....	T. F. Chamberlin, *et ux* et W. P. Chamberlin..	Pties lots 6 et 5, bloc F........ .	Morrisburg................
	1897.			
13320	30 juillet..	John Feeney..	Ptie lot 20, côté E. rue Waddell..	Cardinal...................
	1898.			
13321	21 juillet..	Joseph Kerr, *et al.* ..	Pties des lots 25 et 26, con. 1....	Township de Osnabruck.....
	1897.			
13332	20 oct....	Dép. des Affaires indien.	Ptie de l'île Drummond........	" Edwardsburg. .
13329	15 " ...	Dép. des Affaires indien.	Ptie de l'île Spencer.......... .	" " .
13335	21 " ...	Patrick Connell, *et ux*...	Ptie ½ E. du lot 28, con. 1	" Mathilda.......
13337	8 nov. ...	George S. Thompson, *et ux*	Ptie ½ O. du lot 25, con. 1	" " ......
13339	9 juillet..	Patrick G. Roddy, *et ux*.	Pties des lots 25 et 26, con. 1....	" Osnabruck.....
13352	23 nov....	Mary Serviss..	Ptie ½ E. du lot 26, con. 1	" Mathilda.......
13353	14 " ...	Alex. McGruer..	½ E. lot. 26, con. 1......... ..	" " ......
13361	21 oct....	Thomas Ward, *et ux*.....	Ptie ½ E. de ½ O. lot 10, con. 1.	" Edwardsburg. .
13365	21 nov....	Hannah Johnston. . .	Ptie ½ E. du lot 26, con. 1.......	" Mathilda.......
13407	31 déc....	Samuel Gore, *et ux*....	Ptie du lot 19, con. 1.....	" Edwardsburg. .
	1899.			
13468	15 avril...	William A. Fisher.. ..	Ptie ½ O. du lot 27, con. 1.......	" Mathilda......
13482	30 mars...	Thomas Hunter..	Pt. des pts front. lots 2 et 3, con. 1	" Edwardsburg...
13503	1er juin...	Anson Hawley....	Ptie lots 10 et 11, côté S. r. Elgin	Cardinal..................
13504	31 mai....	Sarah Galbraith..........	Ptie lots 4, 8 et 9, S. de New Canal	" ....

des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

Comté.	Etendue de terrain.	Montant.	Observations.
		$ c.	
Soulanges	5·40 acres	Pr., 1,600 00 Int., 784 00	
Victoria	10·72 "	72 00	
"		100 00	
"		125 00	
"	100 acres	125 00	
Peterborough	11·9 acres	300 00	
Victoria	19·14 "	255 00	
"	16·45 "	235 00	
"		62 00	
Peterborough	5·00 acres	50 00	Décharge, dommages (success. E. Clancy).
"			Obligation garantissant d'autres réclamations. (Exécuteurs de E. Clancy.)
"		50 00	
"		125 00	Décharge, dommages.
"	0·06 acre	190 00	
"	0·55 "	20 00	Reçu trop tard pour le rapport de l'année dernière.
Grenville	2·77 acres	625 00	" "
Dundas	0·058 acre	550 00	(Succession Janet McKenzie.)
Grenville		1,400 00	
Dundas	60 pieds carrés	442 00	
Grenville	0·005 acres	25 00	Reçu trop tard pour le rapport de annee dernière.
Stormont	0·01, 1·00, 0·36 "	600 00	
Grenville	17·00 "	136 00	Arrêté du conseil.
"	4·25 "		" "
Dundas	2·31 "	175 00	
"	4·75 "	2,900 00	
Stormont	0·001, 1·75 "	425 00	
Dundas	3·45 "	1,350 00	
"		125 00	Décharge, dommages
Grenville	0·66 "	190 40	
Dundas	1·85 "	600 00	(Succession N. Johnston
Grenville	0·50 "	100 00	
Dundas	2·00 "	1,015 00	
Grenville	2·00 "	400 00	
"	0·43 "	775 00	
"	0·1002 "	875 00	

N° 4.—PROPRIÉTÉS transportées et dommages remboursés au ministère

N° de l'acte.	Date de la signature.	Concessionnaire.	Lot.	District.
	1899.			*Canaux de Williamsburg*—Fin
13512	10 juin...	Eliza J. Williams.......	Ptie lot lettre 'F', côté N. de la rue Dundas.	Cardinal....................
13513	30 mai....	John H. Vancamp......	Ptie lot lettre 'N', côté N. de la rue Dundas.	" ....
13519	12 juin...	Fidéicom. de l'église méthodiste de Cardinal.	Ptie lot lettre 'F', côté N. de la rue Dundas.	" ....
13543	30 mai....	Henrietta M. Wallace...	Ptie lot 35, côté S. de la rue Lambert, bloc 'L'.	" ....
13557	22 juin...	Nelson Gillard, *et al.*	Ptie lot 26, côté O. de la r. Waddell	" ....
13558	19 " ...	Albert Kelly, *et ux*.....	Ptie lots 26 et 11, côté E. r. Walter	" ....
13559	1er " ...	Elizabeth Barber, *et al.*..	Ptie ½ E. lot 9, con. 1....	Township d'Edwardsburg ...
13560	17 avril...	Sarah A. Hanes, *et al.*...	Ptie lot 4, bloc 'F'............	Morrisburg..................
13561	20 juin...	Adam Lavere, *et ux.* ...	Ptie lot 22, côté S. du nouv. canal	Cardinal....................
13566	5 " ...	Joseph Byers, *et ux.*.. ..	Coin N.-O. d'un lot non num. au S. de la rue Dundas.	" ....
13567	27 " ...	William Clark, *et al.*....	Ptie lot lettre 'F', côté N. de la rue Dundas.	" ....
13571	20 " ...	William Blakely, *et ux*..	Ptie lot 23, côté N. rue Lambert	" ....
13592	22 " ...	Ashley D. Vancamp.....	Ptie lots 20 et 21, côté N. de la rue Lambert.	" ....

OTTAWA, 11 octobre 1899.

des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

Comté.	Etendue de terrain.	Montant.	Observations.
		$ c.	
Grenville	0·084 acre	1,675 00	
"	0.051 "	900 00	
"	0·112 "	300 00	
"	0·007 "	60 00	
"	0·155 "	575 00	
"	0·172 "	1,500 00	
"	0·77 "	475 00	
Dundas	90 pieds carrés	900 00	
Grenville	0·060 acre	835 00	
"	0·02 "	1,800 00	
"	0·090 "	325 00	(Fidéicom. du cimetière presbytérien.)
"	0·060 "	800 00	
"	0·111 "	675 00	(Exécuteur, success. R. Braithwaite.)

GERARD S. RUEL,
Greffier en loi.

PARTIE V

STATISTIQUE DES CANAUX

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION DE 1898.

RECETTES.

Le total des recettes, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau pour deux ans, est comme suit :—

Pour 1897	$ 346,758 87
Pour 1898	341,679 23

En comparant la statistique de 1897 à celle de 1898, on verra que les recettes brutes ont augmenté de $5,079.64.

L'augmentation et la diminution sont comme suit :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland		$ 19,935 82
" les canaux du Saint-Laurent	$ 17,353 03	....
" le canal Chambly		3,982 47
" les canaux de l'Ottawa	2,888 34	....
" le canal Rideau	....	1,402 32
" le canal Saint-Pierre	27 62	....
" les canaux de la Vallée de la Trent		59 02
" le canal Murray	29 00	....
" le canal du Saut-Sainte-Marie		....
Total	$ 20,297 99	$ 25,377 63
Total, diminution		5,079 64

ETAT des recettes ainsi que des augmentations et diminutions sur tous les canaux pour les saisons de navigation depuis 1889 jusqu'à 1898, inclusivement.

Années.	Recettes.	Augmentation.	Diminution.
1889	$ 381,109 31	$ 59,675 38	....
1890	338,059 51	....	$ 33,049 80
1891	350,351 97	2,292 46	....
1892	358,711 04	8,359 07	....
1893	348,012 00	....	10,699 04
1894	307,824 67	....	40,187 33
1895	283,211 41	....	24,613 26
1896	350,061 03	66,849 62	....
1897	346,758 87	....	3,302 16
1898	341,679 23	....	5,079 64

Pour se rendre à la demande renouvelée des expéditeurs de Montréal et de l'administration de la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique à l'effet de réduire les péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le Gouverneur général en conseil a autorisé, le 1er juin 1898, la déduction suivante sur les péages des canaux :—

Pour la saison de 1898, les péages des canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, 10 centins par tonne, et pour le passage vers l'est par les

canaux du Saint-Laurent, seulement 10 centins par tonne ; le paiement du tarif de 10 centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant droit au passage libre des mêmes produits par les canaux du Saint-Laurent ou quelque partie de ces canaux ; de plus, pour aucun des produits en question venant du Parry-Sound par la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique et apporté à l'élévateur de Coteau-Landing, le tarif d'entier parcours de cet endroit à Montréal sera de 5 centins par tonne.

Par suite de cette diminution des taux de péages ci-dessus mentionnée, applicable à ces produits alimentaires, qu'elle qu'en fût la destination, on a perçu seulement le tarif réduit de 10 centins et de 5 centins respectivement par tonne, et par conséquent il n'y a pas eu de remise sur ces articles en 1898.

Il est bon d'observer, toutefois, que la diminution des droits de péages de 20 à 10 centins par tonne sur les produits en question pour passage par le canal Welland s'élève à $68,887.30.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une péride de 17 années, se décompose comme suit :—

Quantité expédiée a Montréal.		Quantité sur laquelle il a été payé plein péage.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882	180,694	...	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	16,899	245,932
1891	* 295,509	6,805	202,710
1892	* 261,954	8,942	201,540
1893	* 501,806	25,555	222,958
1894	* 273,651	16,699	203,979
1895	* 231,491	32,096	133,823
1896	* 461,049	73,386	160,372
1897	* 560,254	53,257	157,756
1898	* 519,532	31,279	144,612

Les taux de péages sur le grain passant sur le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne ; depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain, une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2c. la tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent et exporté, mais dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût sa destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un A. C. du 16 avril 1894.

Pour l'année 1895 (A. C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

---

* De la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transbordé à Ogdensburg en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,030 tonnes ; en 1895 18,987 tonnes ; en 1896, 77,355 tonnes ; en 1897, 89,659, et en 1898, 40,257.

Pour l'année 1896 (A. C. du 23 avril 1896) les mêmes taux de péage que pour 1895 ont été obtenus.

Pour l'année 1897 (A. C. du 17 avril 1897) les mêmes taux de péage que pour 1896 ont été maintenus.

Pour l'année 1898 (A. C. du 1er juin 1898) les mêmes taux de péage que pour 1897 ont été maintenus.

Taux pour les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les 10 dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyée à Montréal, a été portée de 267,769 tonnes en 1889 à 519,532 tonnes en 1898 ; la quantité de ces mêmes produits passée par le canal Welland provenant de ports des Etats-Unis et en destination de ports des Etats-Unis, a diminué de 213,766 à 144,612 tonnes.

La quantité d'orge, sarrasin, maïs, avoine, pois, seigle et blé, arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680
1893	147,610
1894	60,666
1895	51,114
1896	153,717
1897	228,611
1898	293,391

La quantité des mêmes produits passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinée à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonnes.
Pour 1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899
1893	532,084
1894	288,015
1895	247,550
1896	495,898
1897	604,200
1898	575,097

Les expéditions comparatives de grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et de pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1897	604,200
1898	675,097
Accusant une diminution de	29,103

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées, le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1897	228,611
1898	293,391
Accusant une augmentation de	64,780

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1897	569,362
1898	459,404
Accusant une diminution de	109,958

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1897	4,132,740
1898	5,371,500
Accusant une augmentation de	1,238,760

Les augmentations et diminutions de 1898, comparées à celles de 1897, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décompose comme suit :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation pour 100.	Diminution.
Sur les canaux du Saint-Laurent		29,103		5·06
" ch. de fer Canad. du Pacifique et Grand-Tronc	64,780		28·34	
" canaux de New-York		109,958		23·95
" chemins de fer de New-York	1,238,760		29·97	

En consultant l'annexe U, on constatera que la quantité de fret transportée de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc., a augmenté de 204,315 tonnes en 1887 à 258,871 tonnes en 1898, et la quantité

des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a augmenté de 67,632 tonnes en 1887 à 110,893 en 1888. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 213,834 tonnes en 1887 à 539,305 tonnes en 1898.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston et de Prescott a été, pendant 14 ans, comme suit :—

				Tonnes.
1885,	75	cargaisons,	quantité d'ensemble	45,639
1886,	244	do	do	143,330
1887,	284	do	do	178,233
1888,	182	do	do	143,025
1889,	208	dô	do	165,117
1890,	203	do	do	184,275
1891,	209	do	do	190,664
1892,	158	do	do	159,018
1893,	146	do	do	148,962
1894,	125	do	do	159,145
1895,	123	do	do	136,617
1896,	196	do	do	227,912
1897,	180	do	do	229,265
1898,	166	do	do	224,021

Dans les navires américains il y a eu en—

				Tonnes.
1885,	79	cargaisons,	quantité d'ensemble	55,982
1886,	97	do	do	62,222
1887,	19	do	do	12,477
1888,	60	do	do	43,667
1889,	114	do	do	108,358
1890,	35	do	do	35,560
1891,	77	do	do	90,153
1892,	89	do	do	109,812
1893,	257	do	do	328,269
1894,	84	do	do	106,236
1895,	56	do	do	73,987
1896,	158	do	do	217,978
1897,	197	do	do	285,847
1898,	339	do	do	464,852

Sept navires ont transporté des cargaisons intactes de 2,436 tonnes à Montréal en 1898, sept cargaisons de 2,324 en 1897, trois cargaisons de 1,176 tonnes en 1896, quatre cargaisons de 1,344 tonnes en 1895, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, deux en 1892 de 924 tonnes, et trois en 1891 de 1,441 tonnes. Vingt-cinq navires ont rompu charge en 1898, contre 11 en 1897, 16 en 1896, six en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891. 473 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1898, contre 359 en 1897, 335 en 1896, 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1898 et pendant les quatre années précédentes est donnée ci-dessous.

Le nombre total des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1898 a été de 58, contre 147 l'année précédente.

Voici la quantité de grain transbordée :—

Articles.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	104,827	322,662	660,190	642,927	239,518
Maïs	260,657	870,705	908,833	697,508	313,689
Seigle	Nil	Nil	8,197	Nil	37,380
Avoine	63,412	71,648	79,585	12,527	Nil
Orge	....	21,003	6,377	5,119	5,669

CANAL WELLAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1898 a été de 1,140,077 tonnes ; sur cette quantité, le fret intérimaire ou local compte pour 19,347 tonnes.

Il y a eu 916,671 tonnes de fret allant à l'est, et 223,406 tonnes en destination de l'ouest.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland, durant la saison de 1898, a été de 1,120,730 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 902,519 tonnes en destination de l'est, et 218,211 tonnes en destination de l'ouest.

Quant au fret dirigé vers l'est, les vaisseaux canadiens en ont transporté 302,625 tonnes, et les vaisseaux américains 599,894 tonnes ; pour le fret de l'ouest, les vaisseaux canadiens en ont transporté 7,661 tonnes, et les vaisseaux américains 210,550 tonnes—soit un total de 310,286 tonnes pour les vaisseaux canadiens, et un total de 810,444 tonnes pour les vaisseaux américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sur la quantité totale de fret transportée sur ces canaux durant 1898, il y en a eu 1,439,134 tonnes ; de cette quantité 1,235,003 tonnes étaient à destination de l'est et 204,131 tonnes étaient en destination de l'ouest.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 813,704 tonnes ; sur cette quantité 783,976 tonnes étaient à destination de l'est et 29,728 à celle de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité totale du fret intermédiaire, 451,027 tonnes étaient à destination de l'est, et 174,403 tonnes à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destiné à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, dans le cours de quinze années, se décompose ainsi :—

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	13,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452
1893	508,016	16,545
1894	292 191	9,439
1895	266,659	10,555
1896	480,077	10,050
1897	584,246	4,542
1898	538,108	4,436

FRET DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS UNIS

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, se décompose comme suit :—

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1884	163,998	243,081	407,079
1885	168,212	216,297	384,509
1886	224,916	239,562	464,478
1887	189,427	151,074	340,501
1888	221,062	213,689	434,751
1889	297,353	266,231	563,584
1890	318,259	215,698	533,957
1891	306,257	247,543	553,800
1892	300,733	240,332	541,065
1893	384,559	247,108	631,667
1894	361,319	230,948	592,267
1895	255,259	214,520	469,779
1896	385,695	267,518	653,213
1897	353,863	210,831	564,694
1898	277,023	210,516	487,539

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 77,155 tonnes comparée à l'année précédente, et une augmentation de 80,460 tonnes comparée à 1884.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1898, inclusivement :—

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539

La quantité totale du fret transportée sur les différentes divisions des canaux pendant la saison de 1898 se décompose comme suit :—

——	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Welland	9	140,031	32,203	235,364	732,470	1,140,077
Saint-Laurent	1,106	61,502	76,285	348,091	952,150	1,439,134
Chambly	234	155,939	6,152	99,539	9,472	271,336
Ottawa	1,684	538,250	649	3,200	6,203	549,986
Rideau	19	30,238	2,395	18,989	3,305	54,946
Saint-Pierre	40	5,878	1,449	50,666	6,457	64,490
Murray	6	4,037	3,235	5,067	3,198	15,543
Vallée de la Trent	249	26,606	248	151	422	27,676

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 1,140,077 tonnes, dont 732,470 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 1,439,134 tonnes, dont 952,150 se composaient de produits de l'agriculture et 348,091 de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité de fret transportée a été de 549,986 tonnes, dont 538,250 se composaient de produits forestiers.

COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ÉTATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des Etats-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 653,027 tonnes en 1898, 744,575 en 1897, 957,182 en 1896, 602,505 en 1895, 1,400,129 en 1894, 1,450,116 en 1893, 937,999 en 1892, et 1,902,355 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Erié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été :

	Tonnes.		Tonnes.
En 1898	7,060,542	En 1888	*3,197,734
1897	5,673,638	1887	*3,847,766
1896	5,183,540	1886	*3,802,262
1895	3,798,574	1885	4,105,594
1894	4,281,056	1884	3,639,805
1893 *	5,107,426	1883	4,422,461
1892	5,913,013	1882	3,885,557
1891	3,565,381	1880	4,732,385
1890	4,336,199	1869	1,087,809
1889	3,654,984		

*Farine et grain seulement

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées aux ports maritimes par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de trente ans :—

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportions par les canaux.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,342	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234
1892	937,999	5,913,013	6,851,012	·137
1893	1,452,563	5,107,426	6,599,989	·284
1894	1,400,129	4,281,056	5,681,185	·327
1895	602,505	3,798,574	4,401,079	·159
1896	957,182	5,183,540	6,140,722	156
1897	744,575	5,673,638	6,418,213	·116
1898	653,027	7,060,542	7,713,569	·085

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :—

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859	68·9	En 1884	19·0
1869	47·0	1885	17·1
1879	38·9	1886	16·9
1871	38 9	1887	16·3
1872	40·1	1888	18·8
1873	34·9	1889	15·1
1874	31·7	1890	13·9
1875	28·4	1891	13·4
1876	24·6	1892	9·8
1877	28·3	1893	10·1
1878	27·1	1894	10·2
1879	23·7	1895	9·7
1880	25·1	1896	8·5
1881	18·5	1897	8·3
1882	19·0	1898	6·9
1883	18·7		

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer a été, en 1898, de 5,599,518 tonnes plus grande que la quantité transportée en 1897, et accuse une augmentation de 36,857,856 tonnes sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités transportées :—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	.1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982
1893	42,953,233	·1009
1894	37,916,412	·1024
1895	36,170,339	·0967
1896	43,756,051	·0849
1897	43,711,512	·0828
1898	49,311,030	·0682

Prix moyens de transport du grain, de Chicago à Buffalo (d'après le rapport du secrétaire de la Bourse, Buffalo) :—

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1879	4·7	1890	1·9
1880	5·7	1891	2·5
1881	3·2	1892	2·2
1882	2·5	1893	1·6
1883	3·5	1894	1·2
1884	2·1	1895	1·9
1885	2·0	1896	1·7
1886	3·6	1897	1·5
1887	4·1	1898	1·5
1888	2·7		
1889	2·5	Moyenne pour vingt années.	2·6

ETAT comparative du trafic par le canal de St. Mary's-Fall, E.-U., et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pendant les saisons de 1897 et 1898.

—		Trafic de 1898.		Total du trafic pour		Augmentation.	Diminution.
		Canal des Etats-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1898.	Saison de 1897.	Montant.	Montant.
Navires	nombre.	14,058	3,675	17,733	17,080	655	....
Eclusages	"	7,008	2,520	9,528	8,571	957	....
Tonnage, inscrit	tonnes nettes.	15,871,609	2,757,630	18,629,239	17,621,318	1,007,921	....
" fret	"	18,184,151	3,055,287	21,239,438	18,986,689	2,252,749	....
Passagers	nombre.	27,558	16,584	44,142	40,450	3,692	....
Houille (anthracite)	tonnes nettes.	465.188	67,445	532,633	534,726	....	2,093
" (bitumineuse)	"	2,669,904	573,067	3,242,971	2,507,049	735,922	....
Farine	barils.	6,917.025	847,048	7,764,073	8,908,201	....	1,144,128
Blé	boisseaux.	52,693,452	9,746,452	62,439,904	55,931,779	6,508,125	....
Grain (autre que le blé)	"	22,950,940	3,188,177	26,139,117	24,968,136	1,170,981	....
Fer ouvré et fer en gueuse	tonnes nettes.	237,150	13,655	250,805	136,703	114,102	....
Sel	barils.	271,783	32,370	304,153	290,014	14,139	....
Cuivre	tonnes nettes.	118,403	3,515	121,918	130,077	....	8,159
Minerai de fer	"	9,841,124	1,831,731	11,672,855	10,621,440	1,051,415	....
Bois	M. pds, M.P.	885,176,000	13,611,580	898,787,580	802,240,156	96,547,424	....
Minerai d'argent	tonnes nettes.	....	....	....	5	....	5
Pierre de construction	"	4,670	2,493	7,163	8,262	....	1,099
†Fret non classé	"	544,259	72,697	616,956	583,324	28,632	....

†Compris dans le fret non classé pour,—

1897.	Tonnes.	1898.	Tonnes.
Laine	2,905	Laine	2,601

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1889	234 jours.
1890	228 "
1891	225 "
1892	233 "
1893	219 "
1894	234 "
1895	231 "
1896	232 "
1897	234 "
1898	241 "

Le canal canadien a été ouvert à la navigatian pendant les saisons de—

1895	87 jours.
1896	218 "
1897	238 "
1898	243 "

Durant la saison complète de 1898 la moyenne, par jour, des navires qui ont passé par les deux canaux, a été de 74.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

OTTAWA, 8 juin 1899.

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1898. (D'après le rapport de la Chambre de Commerce, Chicago.)

Expédié à.	Orge.	Maïs.		Avoine.		Seigle.		Blé.		Totaux.
	Exportation.	Transit.	Exportation.	Transit.	Exportation.	Transit.	Exportation.	Transit.	Exportation.	
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Sarnia, Ont.	....	247,215	....	2,961,047	....	....	....	....	....	3,208,262
Collingwood, Ont.	....	138,145	289,060	....	....	....	....	....	....	427,205
Depot-Harbour "	....	759,771	2,338,604	....	46,375	....	64,830	....	609,450	3,819,030
Kingston "	....	....	4,258,096	....	180,150	....	124,650	....	758,482	5,321,378
Midland "	....	916,553	2,599,759	....	....	....	....	312,018	....	3,828,330
Owen-Sound "	....	327,075	1,529,383	....	....	....	....	....	134,000	1,990,458
Parry-Sound "	....	309,708	3,238,235	....	50,000	....	....	....	202,100	3,800,043
Prescott "	223,929	....	3,940,666	....	....	....	204,610	....	406,078	4,775,283
Totaux	223,929	2,698,467	18,193,803	2,961,047	276,525	....	394,090	312,018	2,110,110	27,169,989

EXPORTATIONS par les lacs, de Chicago au Canada, durant la saison de navigation en 1898.

(*D'après le rapport de la Chambre de Commerce, Chicago.*)

Marchandises.		Quantité.	Valeur.
			$ c.
Orge	boisseaux.	223,929	89,708 00
Maïs	"	18,193,803	6,391,443 00
Graine de lin	"	181,760	159,353 00
Avoine	"	276,525	84,927 00
Seigle	"	394,090	196,937 00
Blé	"	2,110,110	1,853,899 00
Graine d'herbe	sacs.	3,405	3,183 00
Fleur de farine	barils.	23,096	90,215 00
Flourine	"	900	1,134 00
Céréales	"	130	527 00
Gomme *dextrine*	sacs.	90	360 00
Gluten	"	1,968	1,574 00
Malt	"	3,620	1,833 00
Moulée	"	3,520	2,820 00
Amidon	paquets.	25,375	73,695 00
Sucre	"	72,246	113,205 00
Glucose	barils.	2,835	33,071 00
Huile de maïs	"	480	5,618 00
Huile	"	2,080	12,995 00
Tourteaux oléagineux	sacs.	2,265	6,264 00
Viande hachée	barils.	277	3,104 00
Graisse	tiers.	620	6,482 00
Saindoux	"	12,235	205,460 00
Lard	barils.	10,860	115,974 00
Suif	tiers.	1,405	13,971 00
Rails d'acier	tonnes.	13,977	240,731 00
Plaques d'acier	"	3,788	67,572 00
Barres de cornières	"	880	18,439 00
Perches en fil métallique	"	6,945	118,930 00
Boulons	"	10	324 00
Carvelles	"	37	1,082 00
Ferronnerie	paquets.	1,551	2,971 00
Ciment	sacs.	300	60 00
Houilles	tonnes.	7	24 00
Savon	boîtes.	550	1,330 00
Fruits secs	paquets.	600	1,155 00
Bois (manufacturé)	pieds.	1,100	126 00
Marchandise diverse		3,849	5,563 00
Valeur totale		....	9,926,059 00

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LES LACS, SAISON DE 1898.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Kingston, Ogdensburg et Montréal (par vapeur), aussi à New-York par le lac et le canal Érié, durant chaque semaine de la navigation.

1898.	A Buffalo.		A Ogdensburg.		A Kingston.		A Montréal (vapeur).		Canal Érié, Buffalo à New-York.		Chicago à New-York, lac et canal, y compris les prix de Buffalo.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
2 avril....	1¼	1⅛										
9 "	1¼	1¼				2¾		4⅜				
16 "	1¼	1¼				2¾		4⅜				
23 "	1	1¼				3		4⅝				
30 "	1½	1¼		2⅞		2⅞		4½				
7 mai	1⅜	1¼		2¾		2¾		4⅜	3	2½	4⅜	3¾
14 "	1⅜	1¼			3	2¾	4¾	4⅜	3	2½	4⅜	3¾
21 "	1⅜	1¼		2½		2½		4⅛	3	2½	4⅜	3¾
28 "	1⅜	1¼				2½		4⅛	3	2½	4⅜	3¾
4 juin	1⅜	1¼			2¼		4		3	2¼	4⅜	3½
11 "	1¼	1				1¾			3	2¼	4¼	3¼
18 "	1¼	1							2¾	2¼	4	3¼
25 "	1¼	1				1⅝		3¼	3	2½	4¼	3½
2 juillet....	1⅛	⅞							3	2½	4⅛	3⅜
9 "	1	¾		1⅝		1⅝		3¼	3	2½	4	3¼
16 "	⅞	⅞							3	2½	3⅞	3⅜
23 "	1¼	1⅛		1⅝		1¾		3⅜	2¾	2⅜	4	3½
30 "	1¼	1⅛		1⅞		1⅞		3½	2¾	2¼	4	3⅜
6 août	1¼	1⅛			2		3¾		2⅝	2⅛	3⅞	3¼
13 "	1¼	1⅛				2		3⅝	2½	2⅛	3¾	3¼
20 "	1⅜	1⅛				2⅛		3¾	2¾	2¼	4⅛	3⅜
27 "	1⅜	1⅛				2⅛		3¾	2¾	2⅜	4⅛	3½
3 sept.	1½	1¼			2½		4¼		2¾	2⅜	4¼	3⅝
10 "	1½	1¼						4	2½	2⅛	4	3⅜
17 "	1¼	1⅛			2¼		4		2½	2⅛	3¾	3¼
24 "	1½	1¼				3		4⅝	2⅝	3¼	4⅛	3½
1er oct.	1¾	1½				3		4⅝	2⅝	2⅜	4⅜	3⅞
8 "	2	1¾				3½		5⅛	2¾	2⅜	4¾	4⅛
15 "	2	1¾				3½		5⅛	2⅞	2½	4⅞	4¼
22 "	2¼	2							3⅜	3	5⅝	5
29 "	2½	2¼							3⅜	3	5⅞	5¼

5 nov.	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	....	....	....	....	....	....	3	$2\frac{5}{8}$	$5\frac{3}{4}$	$5\frac{1}{8}$
12 "	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	....	....	....	$3\frac{7}{8}$	....	$5\frac{1}{2}$	3	$2\frac{5}{8}$	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{7}{8}$
19 "	$2\frac{1}{4}$	2	....	....	....	4	....	$5\frac{5}{8}$	$2\frac{7}{8}$	$2\frac{5}{8}$	$5\frac{1}{8}$	$4\frac{5}{8}$
26 "	$2\frac{1}{4}$	2	$4\frac{1}{4}$	....	....	....	....	....	$2\frac{7}{8}$	$2\frac{5}{8}$	$5\frac{1}{8}$	$4\frac{5}{8}$
3 déc.	$2\frac{1}{4}$	2	....	....	....	4	....	$5\frac{5}{8}$	....	....	....	....
10 "	$2\frac{1}{4}$	2	....	$4\frac{1}{2}$	....	....	....	....	....	....	....	....
17 "	$2\frac{1}{4}$	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ ET DU MAÏS PAR LES LACS DE CHICAGO À BUFFALO.

ETAT indiquant les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, en 1897 (tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo).

1898.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	1898.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
A l'ouverture.	c.	c.	A l'ouverture.	c.	c.
2 avril	1⅝	1½	9 août	1¼	1⅛
4 do	.....	1¼ à 1⅜	10 do	.....	1⅛
6 do	.....	1⅛ à 1¼	18 do	.....	1⅛ à 1¼
7 do	.....	1 à 1⅛	20 do	1¼ à 1⅜	1⅛ à 1¼
8 do	.....	1⅛	22 do	.....	1⅛
9 do	1¼	1⅛	31 do	1¼	1⅛
11 do	.....	1⅛	1er sept.	1¼	1⅛
13 do	1⅜	1⅛	17 do	1⅜	1¼
14 do	.....	1¼	21 do	1½	1¼
16 do	.....	1⅛	22 do	1⅝	1⅜ à 1½
18 do	.....	1 à 1⅛	24 do	.....	1¾
20 do	1¼	1⅛	26 do	.....	1½ à 1¾
26 do	.....	1⅛	27 do	2	1¾
2 mai	1⅜	1¼	4 oct.	1⅞ à 2	1¾
5 do	.....	1¼	6 do	2	1¾
9 do	1⅜	1¼	7 do	2	1¾ à 1⅞
10 do	1⅜	1⅛ à 1¼	8 do	2¼	2
11 do	1⅜	1¼	12 do	2½	2¼
2 juin	.....	1⅛	15 do	2¾	2½
3 do	.....	1 à 1⅛	19 do	3	2½ à 2¾
4 do	.....	1	20 do	3¼	3
7 do	.....	⅞ à 1	21 do	3⅛ à 3¼	3
8 do	.....	⅞	25 do	3	2¾ à 2⅞
10 do	.....	1	26 do	2¾	2½ à 2⅝
13 do	.....	⅞	27 do	2¾	2⅝
15 do	.....	¾	31 do	.....	2½
18 do	.....	⅝ à ¾	2 nov.	.....	2¼
20 do	.....	¾	4 do	2½	2¼
27 do	.....	⅝ à ¾	5 do	.....	2¼
28 do	.....	¾	7 do	.....	2⅛ à 2¼
29 do	.....	⅝ à ¾	8 do	.....	2¼
1er juillet	.....	¾	11 do	.....	2⅛
21 do	.....	⅞	15 do	2¼	2
26 do	.....	1	1er déc. à la clôture	2	1¾

NOTE.—Le maïs, de Chicago à Kingston, de 1⅝ à 3⅞ centins, et le blé, 3 centins le boisseau durant la saison. Le maïs à Port-Huron, ¾ à 1¾ centin.

Les taux de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago.

PRIX MOYEN DU TRANSPORT PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en centins, par boisseau :—

(Extrait du rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.)

Grain, boisseau.	Mai. Cents.	Juin. Cents.	Juillet. Cents.	Août. Cents.	Sept. Cents.	Oct. Cents.	Nov. Cents.
1889 { Blé	2·2	2·0	2·1	2·7	3·0	3·0	2·5
1889 { Maïs	2·0	1·8	1·9	2·4	2·7	2·7	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1889, 3·6c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2·5c.							
1890 { Blé	1·8	2·2	2·3	1·5	2·0	1·8	2·0
1890 { Maïs	1·6	2·0	2·0	1·3	1·8	1·6	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c.; le plus bas, 1·5c.; prix moyen pour la saison, 1·9c.							
1891 { Blé	1·4	1·2	2·1	2·7	3·3	2·2	4·1
1891 { Maïs	1·2	1·1	2·0	2·5	3·0	2·1	3·8
Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 2·4c.							
1892 { Blé	1·9	1·8	2·0	2·3	2·3	2·3	2·6
1892 { Maïs	1·7	1·6	1·8	2·1	2·1	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 2·2c.							
1893 { Blé	1·3	1·8	1·2	1·3	1·7	2·1	2·0
1893 { Maïs	1·2	1·6	1·1	1·2	1·5	1·9	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1893, 2⅝c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·6c.							
1894 { Blé	1·4	1·2	0·9	1·0	1·4	1·1	1·3
1894 { Maïs	1·2	1·1	0·9	0·9	1·3	1·0	1·3
Prix le plus élevé, blé, 1894, 3c.; le plus bas, ⅞c.; prix moyen pour la saison, 1·2c.							
1895 { Blé	1·2	1·2	1·1	1·6	2·1	3·0	3·0
1895 { Maïs	1·1	1 1	1·0	1·4	1·9	2·9	2·7
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·9c.							
1896 { Blé	1·6	1·5	1·2	1·3	1·4	2·0	2·1
1896 { Maïs	1·4	1·3	1·1	1·2	1·2	1·9	1·9
Prix le plus élevé, blé, 1896, 2⅝c.; le plus bas, 1¼c.; prix moyen pour la saison, 1·7c.							
1897 { Blé	1·3	1·2	1·3	1·5	2·0	1·8	1·5
1897 { Maïs	1·2	1·1	1·2	1·4	1·8	1·7	1·4
Prix le plus élevé, blé, 1897, 2⅝c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·5c.							
1898 { Blé	1·3	0·1	0·9	1·2	1·4	2·5	2·3
1898 { Maïs	1·2	0·8	0·8	1·1	1·3	2·3	2·1
Prix le plus élevé, blé, 1898, 3¼c.; le plus bas, 1¼c.; prix moyen pour la saison, 1·5c.							

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE DULUTH À BUFFALO (TELS QUE CITÉS PAR LE SECRÉTAIRE DE LA BOURSE DES MARCHANDS, BUFFALO, N.-Y.)

Le relevé suivant montre les prix ordinaires du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo, pour chaque semaine de navigation en 1898 :—

1898.	Blé, boisseau.	1898.	Blé, boisseau.
	c.		c.
16 avril	1⅜	12 oct.	2¾
22 "	1¼	13 "	3
3 mai	1½	17 "	3¼
13 "	1⅜	20 "	3½
14 juin	1¼	26 "	3¼
1er juillet	1	1er nov.	3
7 "	1¼	5 "	2½
17 août	1½	22 "	2¾
22 "	1¾	27 "	2½
16 sept.	2	1er déc.	2¾
25 "	2¼	2 "	3½
11 oct.	2½		

En 1885, les prix du transport du blé de Duluth à Buffalo, ont été de 1½ à 5c. ; en 1886, 3¼ à 8c. ; en 1887, de 5 à 8c. ; en 1888, de 2 à 5c. ; en 1889, de 2 à 5c. ; en 1890, de 2 à 5c. ; en 1891, de 1¼ à 9½c. ; en 1892, de 2¼ à 4c. ; en 1893, de 1¼ à 3½c. ; en 1894, de 1¼ à 3c. ; en 1895, de 2 à 6c. ; en 1896, de 1¼ à 3c. ; en 1897, de 1 à 2½c. ; en 1898, de 1 à 3½c. le boisseau.

Le premier départ de Duluth par le lac en 1898 a eu lieu le 16 avril ; en 1896 le 22 avril, et en 1895 le 27 avril. En 1894, la saison s'est ouverte le 19 avril ; en 1893, le 8 mai, en 1892, le 21 avril ; en 1891, le 30 avril ; en 1890, le 26 mars ; en 1889, le 20 avril ; en 1888, le 12 mai ; en 1887, le 4 mai ; en 1886, le 7 mai.

En 1887, on a transporté le blé à Kingston, Canada ; durant la saison de navigation, à raison de 6¼ à 7¾c. ; en 1888, de 4 à 5c. ; en 1889, de— ; en 1890, de 5¾, 5½, 4½ et 4c. ; en 1891, en mai, 3¾, 3½ et 2½c. ; en juin, 3c., et le 25 juillet, de 2½c. ; en 1892, de 5c., en avril ; de 5 à 5¼c. en mai ; de 4c. en juin ; de 4½c. en juillet ; de 3c. en août ; de 6 à 6¼c., en octobre, en 1893, à raison de 5½ à 4½c. en avril ; de 4¼ à 4¾c. en mai ; de 4 à 3½c. en juin ; de 2¾ à 3c. en juillet ; de 3½ à 3¾c. en septembre ; pas de cote après cette date. En 1894, à raison de 3¼ à 3⅛c. en mai ; de 3½c. en juin ; de 2½c. en juillet ; de 2½ à 3¼c. en août ; de 4c. en septembre ; et de 4¼c. en octobre. Au 25 août et 3 novembre 1894, pour Ogdensburg, blé à 3¼c. et 4½c. respectivement. En 1895, on a transporté le blé à Kingston à raison de 3c. à 5c. ; en 1896, de 3c. à 5½c. ; et en 1897, on a transporté le blé à Kingston à raison de 3c. à 8⅛c., selon la période de la saison ; 1898 pas donné.

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE TOLEDO À BUFFALO.

Le tableau suivant indique les prix ordinaires du transport du blé par les lacs, de Toledo à Buffalo, durant la saison de 1898, aux dates spécifiées (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1898.	Blé, boisseaux.	Date, 1898.	Blé, boisseaux.
	c.		c.
Ouverture jusqu'au 24 octobre	1	1er nov. à la fermeture de la saison	1½
24 octobre au 1er novembre	1¼		

La variation de 1886 a été de 1$\frac{3}{4}$ à 3c.; en 1887, de 2$\frac{1}{4}$ à 3c.; en 1888, 1$\frac{1}{2}$ à 2$\frac{1}{8}$c.; en 1889, 1$\frac{3}{4}$ à 2c.; en 1890, 1$\frac{1}{2}$ à 2c.; en 1891, 1 à 3c.; en 1892, 1$\frac{1}{2}$ à 2$\frac{1}{2}$c.; en 1893, de 1 à 2c.; en 1894, de 1 à 2c.; en 1895, 1 à 2$\frac{1}{4}$c.; en 1896, de 1$\frac{1}{4}$ à 1$\frac{3}{4}$c., en 1897, de 1 à 1$\frac{1}{4}$c., et en 1898, de 1 à 1$\frac{1}{2}$c. par boisseau.

En 1887, l'expédition du blé et du maïs s'est faite de Toledo à Ogdensburg à raison de 6 à 7c.; en 1888, 4$\frac{1}{2}$ à 6c. pour le blé et 5c. pour le maïs; et en 1889, 5 à 5$\frac{7}{8}$c. pour le blé, par boisseau. Le 8 octobre 1887, on a expédié du maïs de Toledo à Kingston à 3$\frac{1}{2}$c. le boisseau, et le 12 novembre à 4$\frac{1}{2}$c. En 1888. pour le maïs de Toledo à Kingston, 4$\frac{1}{2}$ à 3c., et le blé, 3$\frac{1}{2}$ à 3c. En 1889, le blé de Toledo à Kingston, 3c., et en 1891, le seigle, de Toledo à Kingston, à 3c. le boisseau. De Toledo à Montréal, le 2 juin 1887, pour le blé, par propulseurs, à 6$\frac{1}{2}$c.; le 14 juin, maïs au même prix; mais le 26 septembre, le tarif pour le maïs n'a été que de 5c. le boisseau. En 1888, maïs, de Toledo à Montréal, de 6 à 5$\frac{3}{4}$c., et le blé à 5$\frac{1}{2}$c. le boisseau. De 1889 à 1898, on n'a pas de rapport au sujet des consignations pour Montréal ou autres endroits en Canada.

PRIX DU TRANSPORT ENTRE BUFFALO ET NEW-YORK.

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Buffalo à New-York, aux dates mentionnées en 1898 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1898.	Blé, boiss.	Maïs, boiss.	Date, 1898.	Blé, boiss.	Maïs, boiss.
	c.	c.		c.	c.
21 mai	3	2$\frac{1}{2}$	10 sept.	2$\frac{1}{2}$	2$\frac{1}{8}$
2 juin	3	2$\frac{1}{4}$	20 "	2$\frac{5}{8}$	2$\frac{1}{4}$
15 "	2$\frac{3}{4}$	2$\frac{1}{4}$	29 "	2$\frac{5}{8}$	2$\frac{3}{8}$
25 "	3	2$\frac{1}{2}$	4 oct.	2$\frac{3}{4}$	2$\frac{3}{8}$
21 juillet	2$\frac{7}{8}$	2$\frac{3}{8}$	14 "	2$\frac{7}{8}$	2$\frac{1}{2}$
22 "	2$\frac{3}{4}$	2$\frac{3}{8}$	17 "	3	2$\frac{5}{8}$
27 "	2$\frac{3}{4}$	2$\frac{1}{4}$	20 "	3$\frac{1}{8}$	2$\frac{3}{4}$
3 août	2$\frac{5}{8}$	2$\frac{1}{8}$	22 "	3$\frac{3}{8}$	3
9 "	2$\frac{1}{2}$	2$\frac{1}{8}$	31 "	3$\frac{1}{4}$	2$\frac{3}{4}$
19 "	2$\frac{5}{8}$	2$\frac{1}{4}$	1er nov.	3$\frac{1}{4}$	2$\frac{3}{4}$
20 "	2$\frac{3}{4}$	2$\frac{1}{4}$	4 "	3	2$\frac{5}{8}$
29 "	2$\frac{3}{4}$	2$\frac{3}{8}$	14 "	2$\frac{7}{8}$	2$\frac{7}{8}$
7 sept.	2$\frac{5}{8}$	2$\frac{1}{4}$			

Le tarif de transport pour l'avoine a varié de 1$\frac{5}{8}$ à 2$\frac{1}{4}$c. le boisseau.

On a expédié de Buffalo et Tonawanda à New-York du bois de pin aux taux suivants pour 1,000 pieds: à l'ouverture $1.25 à $1.75; changement du 10 octobre à $2.00, et ce taux a continué jusqu'à la fermeture. Pour Albany, $1.50 à $1.75, et ce taux a continué jusqu'à la fermeture.

MOYENNE DES PRIX DE TRANSPORT PAR VOIE DES CANAUX.

DE BUFFALO À NEW-YORK.

L'état qui suit donne le prix moyen de transport de blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année:—

(Rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo).

Grain.	Mai. — Cents.	Juin. — Cents.	Juillet. — Cents.	Août. — Cents.	Sept. — Cents.	Oct. — Cents.	Nov. — Cents.
1889 { Blé	4·0	3·8	4·0	4·4	5·0	5·0	5·0
1889 { Maïs	3·6	3·4	3·6	3·9	4·5	4·5	4·4
Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c. ; le plus bas, 3·7c. ; prix moyen pour la saison, 4·8c.							
1890 { Blé	3·9	3·8	3·6	3·8	3·9	4·0.	3·5
1890 { Maïs	3·5	3·4	3·2	3·4	3·5	3·6	3·1
Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8c.							
1891 { Blé	2·8	2·9	2·8	3·8	4·2	4·6	4·0
1891 { Maïs	2·5	2·6	2·5	3·5	3·8	4·2	3 6
Prix le plus élevé, blé, 1891, 3⅝c. ; le plus bas, 2·5c.; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1892 { Blé	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
1892 { Maïs	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, 2½c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1893 { Blé	4·8	4·8	4·6	4·6	4·0	4·7	4·5
1893 { Maïs	4·4	4·4	4·3	4·2	3·6	4 3	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1893, 5c. ; le plus bas, 3·6c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.							
1894 { Blé	3·1	2·9	3·3	3·4	3·6	2·9	3·0
1894 { Maïs	2·8	2·6	3·0	3·1	3·3	2·6	2·7
Prix le plus élevé, blé, 1894, 4c. ; le plus bas, 2·6c ; prix moyen pour la saison, 3·2c.							
1895 { Blé	1·9	1·7	2·0	2·0	2·1	2·5	2·7
1895 { Maïs	1·7	1·5	1·7	1·7	2·0	2·2	2·5
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c. ; le plus bas, 1·9c. ; prix moyen pour la saison, 2·2c.							
1896 { Blé	3·7	3·7	3·7	3·7	3·7	3·7	3·8
1896 { Maïs	3·5	3·5	3·5	3·5	3·5	3 5	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1896, 4c. ; le plus bas, 3·1c. ; prix moyen pour la saison, 3·7c.							
1897 { Blé	2·6	2·2	2·3	2·5	3·3	3·1	3·5
1897 { Maïs	2·2	1·8	2·0	2 2	2·8	2·6	3·0
Prix le plus élevé, blé, 1897, 3·5c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2·8c.							
1898 { Blé	3·0	2·9	2·8	2·7	2·6	3·0	3·0
1898 { Maïs	2·5	2·3	2·4	2·1	2·2	2·6	2·6
Prix le plus élevé, blé, 1898, 3·4c. ; le plus bas, 2·5c. ; prix moyen pour la saison, 2·5c.							

NOTE.—Passage du canal exempt de péages depuis 1882.

TARIF DU TRANSPORT, PÉAGES, PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années (tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Elévateurs, y compris l'emmagasinage.
	Boisseaux.	c.	c.	c.
1870	32,208,039	11·2	3·1	1¼
1871	61,319,313	12·6	3·1	1¼
1872	58,703,666	13·0	3·1	1¼
1873	65,498,955	11·4	3·1	1¼
1874	55,660,198	10·0	3·1	1¼
1875	52,833,451	7·9	2·0	1
1876	44,207,121	6·6	2·0	1
1877	61,822,292	7·4	1·0	1
1878	78,828,443	6·0	1·0	1
1879	75,089,768	6·8	1·0	1
1880	105,133,009	6·5	1·0	1
1881	56,389,827	4·7	1·0	⅞
1882	51,501,503	5·4	1·0	⅞
1883	65,722,080	4·9	Aucun.	⅞
1884*	58,011,800	4·2	do	⅞
1885*	52,671,090	3·8	do	⅞
1886*	75,570,850	5·0	do	⅞
1887*	87,073,570	4·6	do	⅞
1888*	73,977,390	3·4	do	⅞
1889*	92,290,550	4·8	do	⅞
1890*	91,994,680	3·8	do	⅞
1891*	135,315,510	3·5	do	⅞
1892*	138,872,560	3·5	do	⅞
1893*	140,796,410	4·6	do	⅞
1894*	105,435,577	3·2	do	⅞
1895*	121,225,497	2·2	do	⅞
1896*	172,474,664	3·7	do	⅞
1897*	204,964,103	2·8	do	⅞
1898*	221,383,945	2 8	do	⅝ à

NOTE—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 centins le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur 2 centins le boisseau.

* Y compris graine de lin.

MOYENNE DES PRIX DU TRANSPORT PAR BOISSEAU.

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant un certain nombre d'années.

(*Extrait du rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.*)

	Maïs.			Blé.		
	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.
1858	·127	....	·3619	·1550	....	·3861
1859	·1570	....	·3248	·1663	....	·3480
1860	*a*·0833	....	·3248	*a*·095	....	·3480
1861	*a*·1062	....	·3881	*a*·1210	....	·4158
1862	*a*·0957	....	·4480	*a*·1062	....	·4800
1863	*a*·063	....	·4592	*a*·072	....	·4920
1864	*a*·09	....	·5600	*a*·0952	....	·60
1865	*a*·0864	....	·4188	*a*·0894	....	·4488
1866	*a*·1075	....	·4312	*a*·1377	....	·4620
1867	*a*·0511	....	·4176	*a*·08	....	·4475
1868	*a*·0604	....	·3532	*a*·0802	....	·3784
1869	*a*·0584	·2355	·3320	*a*·0651	·2520	·3557
1870	*a*·16	·2220	·28	*a*·0677	·2250	·30
1871	*a*·0754	·2372	·2968	*a*·0687	·2542	·3180
1872	*a*·1072	·2660	·3266	*a*·1110	·2950	·3499
1873	*a*·0816	·2298	·2893	*a*·0917	·2461	·3102
1874	*a*·0382	·1388	·2450	*a*·0400	·1709	·2625
1875	*a*·034	·1303	·2240	*a*·0378	·1389	·2400
1876	*b*·0875	·1079	·1574	*b*·0982	·1136	·1686
1877	*b*·0959	·1406	·1890	*b*·1109	·1546	·2050
1878	*b*·0883	·1053	·1652	*b*·0996	·1209	·1770
1879	*b*·1049	·1220	·1456	*b*·1187	·1313	·1774
1880	*b*·1341	·1443	·1748	*b*·1313	·1580	·1980
1881	*b*·0777	·0942	·1340	*b*·0867	·1049	·1440
1882	*b*·0672	·1028	·1350	*b*·0723	·1091	·1447
1883	*b*·0803	·11	·1512	*b*·0901	·1163	·1620
1884	*b*·0655	·085	·1232	*b*·07	·10	·1320
1885	*b*·063	·0801	·1232	*b*·0654	·0902	·1320
1886	*b*·0845	·1120	·14	*b*·0910	·12	·1500
1887	*b*·0850	·1120	·1470	*b*·0950	·12	·1575
1888	*b*·0671	·1026	·1354	*b*·0705	·1114	·1450
1889	*b*·0632	·0819	·126	*b*·0692	·0897	·1500
1890	*b*·0593	·0732	·1136	*b*·0676	·0852	·1430
1891	*b*·0632	·0753	·1400	*b*·0695	·0857	·1500
1892	*b*·0595	·0721	·1296	*b*·0645	·0759	·1380
1893	*b*·0718	·0797	·1365	*b*·0766	·0848	·1463
1894	*b*·0493	·0650	·1232	*b*·0511	·0700	·1320
1895	*b*·0450	·0640	·1029	*b*·0486	·0696	·1189
1896	*b*·0575	·0615	·1050	*b*·0619	·0661	·1200
1897	*b*·0453	·0692	·1143	*b*·0522	·0742	·1250
1898	‡·0381	·0441	·0980	‡·0445	·0491	·1200

a A Buffalo seulement. *b* Y compris taux et péages de Buffalo. ‡ Exclusivement des taux de Buffalc.

TARIF DE TRANSPORT POUR LES PORTS ÉTRANGERS.

MOYENNE annuelle des prix pour le transport du grain, de la farine et des provisions (par 100 livres), de Chicago à des ports européens, par voie ferrée seulement jusqu'à l'océan, et de là par steamers.

Expédiés à	Articles.	1898.	1897.	1896.	1895.	1894.
		$	$	$	$	$
Liverpool	Grain	·3435	·3360	·3350	·3200	·3250
"	Farine en sac	·3766	·3681	·3430	·3400	·3316
"	Provisions	·4715	·4440	·4491	·4181	·4406
Glasgow	Grain	·3600	·3523	·3422	·3419	·3463
"	Farine en sac	·3906	·3906	·3650	·3625	·3503
"	Provisions	·5250	·5250	·4997	·4969	·4659
Londres	Grain	·3500	·3400	·3348	·3329	·3288
"	Farine en sac	·3725	·3612	·3528	·3513	·3493
"	Provisions	·4969	·4814	·4715	·4603	·4575
Anvers	"	·5250	·5109	·4969	·4828	·4688
Hambourg	"	·5200	·5100	·5100	·5000	·5000
Amsterdam	"	·5250	·5200	·5200	·5000	·5000
Rotterdam	"	·5250	·5200	·5200	·4800	·5000
Copenhague	"	·5813	·5728	·5812	·5531	·5531
Stockholm	"	·6925	·6853	·6937	·6656	·6656
Stettin	"	·5813	·5728	·5812	·5531	·5531
Bordeaux	"	·6575	·6413	·6413	·6413	·6250

FRET PAR VOIE DES LACS SUR LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS.

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette, de Buffalo aux ports nommés, durant la saison de 1898, pour la semaine terminée aux dates mentionnées.

1898 Semaine terminée le	Chicago.	Milwaukee.	Duluth et ports du lac Supérieur.	Baie Verte.	Gladstone.	Sheboygan.	Toledo.	Racine.	Saginaw.	Bay-City.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
9 avril	20	20	20	20			20	20		
16 "	20	20	20	20			20	20		
23 "	20	20	20	20			20	25		
30 "	20	20	20	20			20	25		
7 mai	20	20	20		20			25		
14 "	20	20	20				20			
21 "	20	20	20					25	35	25
28 "	20	20	20				20	25		
4 juin	20	20	20				20	25		
11 "	20	20	20	20	20		20			
18 "	20	20	20	20	20		20	25		
25 "	20	20	20	20	20		20	25	35	35
2 juillet	20	20	20		20		20		35	
9 "	20	20	20		20		20		35	
16 "	20	20	20		20					
23 "	30	30	25		25		20			
30 "	30	30	25	30	25		20	35		
6 août	30	30	25	30		30	20	35	35	25
13 "	25	25	25	25			20			25
20 "	25	25	25		25	30	20	25		25
27 "	30	30	20	30	25		20			
3 sept.	30	30	20	30			25			
10 "	25	25	20	25	20		25	30		
17 "	25	25	20	25	20		25	30		25
24 "	25	25	20	25	20		25	30		25
1er oct.	25	25	20		20		25			25
8 "	25	30	20	25	20		25	40		25
15 "	30	50	20		20		20	40		
22 "	50	50	20	40			20	40		
29 "	50	50	20	40	20		20	40		
5 nov.	40	40	20	50	20		50	40		
12 "	40	40	40	50	40		50	60		
19 "	40	40	40	50	40		50	60		
26 "	40	40	40	50	40		50	60		
3 déc.	40	40	40	50	40		50	60		
10 "	40	40	40	50	40		50	60		

VALEUR totale des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1898 inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.					Pays de destination.				
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1873	495,289	12,894,164	5,240	....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	....	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	....	27,310,739
1875	443,570	17,342 933	256,074	....	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	....	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	24,419,888
1877	160,658	12,092,619	218,418	....	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	....	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	934	12,912,685
1879	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476,824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	137,271	....	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	17,042,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	....	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,990	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,791	29,204,031	36,973	25	29,802,820	2,455,557	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,953	188,041	....	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,483	308,691	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	781	19,700,458
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,429	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,684,730	9,606,175	213,816	....	11,504,721	1,621,748	19,930,296	635,841	70	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	13,611,656
1889	2,596,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1892	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	23,928,255	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	26,704,114
1893	1,009,597	16,404,425	89,565	381,986	17,885,573	2,052,357	20,232,400	409,055	26,289	22,720,111
1894	1,070,676	15,649,881	348,069	273,467	17,342,093	1,831,417	17,880,688	463,471	6,640	20,182,216
1895	1,199,782	17,774,108	411,557	236,415	19,621,862	1,834,745	19,320,714	558,991	7,844	21,722,294
1896	1,118,185	18,038,931	582,469	404,020	20,143,605	1,572,783	19,441,279	772,586	1,768	21,788,416
1897	1,118,055	22,497,151	611,322	367,295	24,593,823	1,682,538	17,660,211	1,312,797	8,130	20,663,676
1898	1,440,950	35,596,039	1,744,289	555,706	39,336,984	1,536,413	22,400,622	2,294,356	19,247	26,250,638

VALEUR totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1898, inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeur totale des articles reçus et expédiés.
	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868 ...	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,516,604
1869....	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870....	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871....	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872....	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873....	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874....	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875 ...	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,495,285	29,860,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876....	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,508	42,062,655
1877....	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878....	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879....	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880....	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881....	14,898,052	721,344	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882....	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,459
1883....	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884....	14,038,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885....	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886....	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887....	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888....	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889....	19,080,647	2,582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890....	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1891....	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,497,917
1892....	21,334,783	2,930,571	23,928,255	1,383,455	11,054,445	8,936,228	20,141,862	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	69,567,737
1893. ..	20,387,339	3,466,885	17,885,573	1,652,200	10,131,171	14,426,669	18,511,287	7,986,637	22,720,111	4,607,549	2,034,761	12,089,492	67,949,837
1894....	19,641,622	3,717,740	17,342,093	1,858,367	9,916,742	19,031,011	18,394,865	11,154,933	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,645,187	71,507,575
1895....	18,531,083	4,122,899	19,621,862	2,515,091	10,420,277	10,465,981	20,562,325	6,684,735	21,722,294	4,512,293	1,951,985	10,243,561	65,677,193
1896 ...	19,420,751	3,460,489	20,143,605	1,797,161	11,668,243	13,272,521	20,022,263	7,942,844	21,788,416	5,210,607	1,890,705	12,907,932	69,762,770
1897....	17,513,324	3,183,390	24,593,823	1,903,924	9,589,820	13,275,822	24,809,259	5,333,860	20,663,676	5,320,563	2,058,454	11,874,291	70,060,103
1898....	18,931,226	3,775,038	39,336,984	2,625,521	4,763,587	11,587,069	33,276,696	3,807,811	26,250,638	5,543,843	1,728,780	10,411,607	81,019,375

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemins de fer et autres moyens de voiturage, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1898, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce.

Exercice expiré le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Importations et exportations totales.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857	....	259,116,170	101,773,971	....	251,214,857	111,745,825	....	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858	....	203,700,016	78,913,134	....	243,491,288	81,153,133	....	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859	....	216,123,428	122,644,702	....	249,617,953	107,171,509	....	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860	....	228,164,855	134,001,399	....	279,082,902	121,039,394	....	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861	....	201,544,055	134,106,098	....	179,972,733	69,372,180	....	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862	....	92,274,100	113,497,629	....	125,421,318	104,517,667	....	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50·0
1863	....	109,744,580	143,175,340	....	132,127,891	199,880,691	....	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864	....	81,212,077	248,350,818	....	102,849,409	237,442,730	....	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865	....	74,385,116	174,170,336	....	93,017,756	262,839,588	....	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27·7
1866	....	112,040,395	333,471,763	....	213,671,466	351,754,928	....	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867	....	117,209,536	300,622,035	....	180,625,368	280,708,368	....	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868	....	122,965,225	248,659,583	....	175,106,348	301,886,491	....	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869	....	136,802,024	300,512,231	....	153,154,748	285,979,781	....	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870	....	153,237,077	309,140,510	....	199,732,324	329,786,978	....	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01
1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, etc.—*Fin.*

Exercice expiré le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Importations et exportations totales.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1888	32,209,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12·29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11·94
1892	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,857,680,610	11·85
1893	44,121,094	127,095,434	695,184,394	43,862,947	70,670,073	733,132,174	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,714,066,116	12·2
1894	29,623,095	121,561,193	503,810,334	49,221,427	73,707,023	769,212,122	78,844,522	195,268,216	1,273,022,456	1,547,135,194	13·3
1895	33,201,988	108,229,615	590,538,362	49,902,754	62,277,581	695,357,830	83,104,742	170,507,196	1,285,896,192	1,589,508,130	11·7
1896	35,535,079	117,299,074	626,890,521	61,131,125	70,392,813	751,083,000	96,666,204	187,691,887	1,377,973,521	1,662,331,612	12·00
1897	35 812,620	109,133,454	619,784,338	65,082,305	79,441,823	905,969,428	100,894,925	189,075,277	1,525,753,766	1,815,723,968	11·00
1898	30,427,784	93,535,867	492,086,003	73,283,704	67,792,150	1,090,406,476	103,711,488	161,328,017	1,582,492,479	1,847,531,984	9·30

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879, inclusivement, les exportations comprennent l'or et les espèces.

ETAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique du Nord, chaque année, de 1871 à 1898.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possess. britanniq. de l'Amérique britann. du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1871	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572 299	6,938,430	27,510,739
1875	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,611,656
1889	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201
1891	18,065,925	1,714,545	19,780,470	25,185,706	2,697,317	27,883,023
1892	21,346,413	2,581,842	23,928,255	23,989,746	2,714,368	26,704,114
1893	13,807,662	4,077,911	17,885,573	20,151,432	2,568,679	22,720,111
1894	13,501,664	3,840,429	17,342,093	17,974,332	2,207,884	20,182,216
1895	14,068,922	5,552,940	19,621,862	18,752,226	2,970,068	21,722,294
1896	13,408,578	6,735,027	20,143,605	18,335,373	3,453,043	21,788,416
1897	17,665,422	6,928,401	24,593,823	18,430,841	2,232,835	20 663,676
1898	27,277,049	12,059,935	39,336,984	22,792,971	3,457,667	26,250,638

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

C.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.*
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807
1893	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	20,656
1894	2,909	903,361	275,377	89,700	100,874	5,288	22,620
1895	2,240	280,550	94,403	77,868	87,839	205	59,400
1896	7,963	408,872	100,227	109,967	197,713	77.210	55,230
1897	3,206	180,035	312,776	100,337	50,345	66,387	31,489
1898	1,854	69,986	364,248	89,906	76,244	7,745	43,044

*Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

sur les canaux de l'Etat de New-York, pendant une période de trente années.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	210.610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106 344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1,450,116	536	25,204	52,094	741,934	102,275	922,043
1,400,129	267	22,614	70,353	609,368	37,641	740,243
602,505	4,263	59,402	71,334	766,723	144,076	1,045,798
957,182	1,568	74,651	83,309	682,167	89,998	931,693
744,575	5,080	71,117	66,879	646,803	76,311	866,190
653,027	6,288	101,216	85,525	626,616	73,199	892,844

D.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal

Année.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*........	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872.........	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.........	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.........	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.........	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.........	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.........	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879.........	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.........	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.........	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882.........	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.........	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.........	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.........	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886.........	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.........	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888.........	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.........	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890.........	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.........	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892.........	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893...	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894.........	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895.........	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896.........	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897.........	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898.........	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182

* Exercice. † Pommes, farine, toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de vingt-huit années qui a fini le 31 décembre 1898.

	Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	....	243,690
591,409	....	3,072	159	977	203,608	....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788.974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468

E.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les trente dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.		
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	....	.....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	.....
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	......
1872	....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	......
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	......
1874	....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	......
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	......
1876	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	.....
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	.....
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	......
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	......
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	......
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	......
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	......
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	....
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	......
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	....	4,001	1,353,591	72·11	......
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	......
1888	534	469,965	494.110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	......
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	......
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	......
1891	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	...
1892	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	......
1893	424	1,086,834	240,767	38,986	21,981	6,156	243	1,395,391	77·43	......
1894	327	887,908	265,947	69,707	99,898	5,191	2,123	1.331,101	69·26	......
1895	98	271,957	83,611	71,185	85,507	205	15	508,596	....	35·32
1896	6,971	402,114	89,726	101,154	194,442	77,162	5,575	877,144	11·53	.....
1897	8566	168,870	303,761	88,293	48,591	65,490	11,965	688,635	....	12 44
1898	7,119	64,760	354,917	85,359	74,336	7,367	20,818	607,557	....	22·74

*Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo durant la même période.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	..	. .
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	...	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	......	50·80
1874	....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	......	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	......	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5.703	6,638	99,975	.....	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	......	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	....	10,598	5,222	93,149	......	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	....	16,623	3,110	127,168	......	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	......	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	......	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	......	14,384	1,967	72,507	......	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	....	12,173	2,819	70,132	......	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	....	4,613	2,945	59,847	...	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	....	1,671	4,814	59,216	...	77·88
1887	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82·02
1888	384	2,206	168	6,237	....	....	2,196	11,191	....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	......	79·47
1891	292	4,298	1,652	27,418	....	2,130	3,620	39,410	.....	85·28
1892	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	....	93·07
1893	119	2,036	3,968	8,476	....	237	2,784	17,620	.....	93·43
1894	8	10,293	10,514	17,160	....	....	2,609	40,584	......	84·84
1895	66	3,073	7,352	1,900	1,816	....	258	14,465	....	94·23
1896	....	1,825	7,778	7,552	....	....	2,468	19,623	..	93·01
1897	....	6,588	5,550	7,349	498	219	245	20,449	......	92·37
1898	160	2,111	5,886	1,450	16	....	784	10,407	....	96·12

* Pommes, farines de toutes sortes, pommes de terre.

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-huit années qui ont pris fin le 31 décembre 1898.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	....	46,435	484,785
1896	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814

* Exercice. † Pommes, farines de toutes sortes, pommes de terre.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant les vingt-huit années qui ont pris fin le 31 décembre 1898.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.*	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonn'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonneaux.	Tonn'x.	Tonneaux.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	...	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	...	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	...	5,948	...	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	...	1,905	525	403	162,405	...	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	...	341	128,361	...	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	...	464	...	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	...	30,611	16,122	1,551	296	...	...	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	...	34,320	30,031	924	...	...	10	65,285	1,313	5,570	...	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	...	684	14	64,002	...	4,076	...	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	...	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	...	9,874	...	8,170	114,422	698	599	...	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	...	1	118,203	...	1,594	...	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	...	4,790	...	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	...	10,859	157,530	15	4,406	...	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	...	27,492	...	17,225	236,208	...	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	...	20,497	275,619	...	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	...	26,115	253,444	...	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	...	31,992	244,550	...	576	2	183,895	...	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	...	344	...	206,827	...	207,171
1894	17,795	53,846	10,539	28,095	27,621	...	60,462	198,358	...	297	...	188,521	...	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	...	46,316	209,802	181	246	...	149,490	...	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	...	146	...	207,348	...	207,494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	...	41,887	276,242	965	15	...	165,143	...	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	...	157,927

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

H.—TABLEAU indiquant les quantités de céréales transportées sur chacune des lignes de canaux et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt-huit années qui ont pris fin le 31 décembre 1898.

Année.	Total sur les canaux de New York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York-Central et Erié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantité acquittée à Oswego par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*........	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872..........	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873..........	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874..........	1,767,598	647,397	2,791,517	1,557,509	243,325	374,226
1875..........	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876..........	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,498,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878..........	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879..........	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880..........	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881..........	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882..........	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883..........	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884..........	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885..........	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886..........	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887..........	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888..........	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889..........	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890..........	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891..........	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892..........	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893..........	1,452,563	805,253	5,107,426	1,395,391	17,620	311,389
1894..........	1,400,129	591,409	4,281,056	1,331,101	40,584	293,148
1895..........	602,505	486,421	3,798,574	508,596	14,465	209,802
1896..........	957,182	788,974	5,183,540	877,144	19,623	300,407
1897..........	744,575	816,914	5,673,638	688,635	20,449	276,242
1898..........	653,027	720,183	7,060,542	607,557	10,407	209,656

*Exercice.

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897 et 1898.

Articles.	Navires canadiens. — A vapeur.	Navires canadiens. — A voiles.	Navires américains. — A vapeur.	Navires américains. — A voiles.	Total. — Vapeurs et voiliers.
	No. 250 — Tonnage 86,344	No. 372 — Tonnage 101,745	No. 107 — Tonnage 94,029	No. 163 — Tonnage 46,152	No. 892 — Tonnage 328,270
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	80,757	81,652	200	46,186	208,796
Maïs	12,341	14,775	65,981	20,582	113,679
Orge			9	575	584
Avoine		1,376	11,098	279	12,753
Pois		362			362
Seigle					
Houille	1,436	25,165		2,108	28,709
Diverses marchandises	2,179	4,609	24,395	415	31,598
Bardeaux, art. en bois, etc.	1,716	1,081	26		2,823
Bois de serv., scié..pds M.P.	2,894,767	12,329,728	4,161,349	15,091,355	34,477,199
Bois de charpente...pds cub.	498,770	1,285,594			1,784,364
Douves.....nombre.		266,697			266,697
Bois de chauffage.....cordes.	299	466			765
	No. 242 — Tonnage 86,838	No. 339 — Tonnage 93,450	No. 114 — Tonnage 104,505	No. 219 — Tonnage 60,500	No. 914 — Tonnage 345,293
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	45,481	60,379	1,353	40,779	147,992
Maïs	38,620	14,251	71,988	71,175	196,024
Orge					
Avoine	672		24,967	1,311	26,950
Pois		54	57		111
Seigle			71	632	703
Houille	1,603	20,064		4,208	25,897
Diverses marchandises	2,165	3,291	22,719	3,722	31,875
Bardeaux, art. en bois, etc.	66	84	141	6	297
Bois de serv., scié.. pds M.P.	5,262,700	11,977,905	4,451,360	12,539,672	34,230,637
Bois de charpente..pds cubes	687,728	1,555,307	19,000		2,262,035
Douves.....nombre	106,972	211,436		34,000	352,408
Bois de chauffage ... cordes.	179	201			380
	No. 317 — Tonnage 106,048	No. 427 — Tonnage 118,071	No. 208 — Tonnage 172,873	No. 268 — Tonnage 92,442	No. 1220 — Tonnage 489,434
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	38,127	28,054	1,679	46,767	114,627
Maïs	60,218	42,819	152,858	96,700	353,595
Orge					
Avoine	320		25,347	2,145	27,812
Pois					
Seigle	948	634	336		1,918
Houille	3,976	21,148	712	1,664	27,500
Diverses marchandises	6,339	5,749	25,082	3,030	40,200
Bardeaux, art. en bois, etc.		1		51	52
Bois de serv., scié..pds M.P.	5,789,226	11,632,330	11,792,850	21,026,211	50,240,617
Bois de charpente. pds cubes.	924,645	2,934,989			3,859,634
Douves.....nombre.	35,700	174,649			220,349
Bois de chauffage .. cordes.		46			46

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
1890.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		43,308		35,633		7,514		32,239		118,694
Maïs		63,095		51,439		172,756		40,104		327,394
Orge		....		....		3,304		3,215		6,519
Avoine		479		73		27,030		....		27,582
Pois		....		....		14		....		14
Seigle		1,121		....		....		....		1,121
Houille		1,049		21,732		....		615		23,396
Diverses marchandises		3,146		5,683		32,194		2,510		43,533
Bardeaux, art. en bois, etc.		15		1,266		8		....		1,289
Bois de serv., scié..pds M.P.		5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576
Bois de charpente..pds cubes		1,141,194		3,395,832		....		....		4,537,026
Douves.........nombre.		12,255		19,947		....		....		32,202
Bois de chauffage.....cordes.		15		566		....		....		581
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
1891.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		62,859		56,953		36,425		33,853		190,090
Maïs		20,510		9,550		137,852		17,039		184,951
Orge		....		....		5,444		4,061		9,505
Avoine		....		....		50,212		1,076		51,288
Pois		390		....		....		....		390
Seigle		29,581		11,296		16,361		7,343		64,581
Houille		158		20,388		....		3,851		24,397
Diverses marchandises		8,369		6,007		37,537		2,578		54,491
Bardeaux, art. en bois, etc.		....		....		....		4		4
Bois de serv., scié..pds M.P.		4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677
Bois de charpente..pds cubes		449,406		566,109		....		....		1,015,515
Douves.............nombre.		1,000		....		....		....		1,000
Bois de chauffage.....cordes.		....		....		....		....		....
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
1892.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		74,578		54,764		60,364		36,898		226,604
Maïs		17,477		7,369		146,080		21,631		192,548
Orge		....		....		3,995		2,438		6,433
Avoine		....		....		36,935		....		36,935
Pois		524		....		....		....		524
Seigle		5,066		....		3,718		608		9,392
Houille		775		13,350		....		1,365		15,490
Diverses marchandises		2,139		2,786		44,117		....		49,042
Bardeaux, art. en bois, etc.		1		....		45		9		55
Bois de serv., scié..pds M.P.		6,278,253		7,504,256		10,494,692		26,832,564		51,109,765
Bois de charpente..pds cubes		754,213		1,421,260		2,601		1,310		2,179,384
Douves.............nombre.		46,800		32,838		....		....		79,638
Bois de chauffage.....cordes.		....		....		....		....		....

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.	Navires canadiens. A voiles.	Navires américains. A vapeur.	Navires américains. A voiles.	Total. Vapeurs et voiliers.
	No. 193 — Tonnage 100,107	No. 143 — Tonnage 58,652	No. 390 — Tonnage 375,682	No. 236 — Tonnage 122,326	No. 962 — Tonnage 656,767
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	83,447	31,185	72,671	68,628	255,931
Maïs	23,817	12,946	313,246	91,083	441,092
Orge	1,527	183	16,189	562	18,461
Avoine	223	...	27,903	3,038	31,164
Pois	...	...	...	...	...
Seigle	...	...	3,216	455	3,671
Houille	638	13,580	...	5,849	20,067
Diverses marchandises	6,179	286	44,976	1,647	53,088
Bardeaux, art. en bois, etc.	...	15	22	...	37
Bois de service, scié, pds M.P	13,750,267	2,748,941	17,359,573	41,863,852	75,722,633
Bois de charpente...pds cub.	836,048	1,437,893	5,133	...	2,279,074
Douves ... nombre.	...	18,484	...	...	18,484
Bois de chauffage.....cordes.	...	...	...	...	...
	No. 199 — Tonnage 104,649	No. 112 — Tonnage 57,668	No. 287 — Tonnage 279,621	No. 144 — Tonnage 63,770	No. 742 — Tonnage 505,708
1894.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	98,586	54,444	79,715	37,095	268,840
Maïs	10,368	5,614	122,211	31,040	169,233
Orge	258	...	28,095	...	28,353
Avoine	175	107	27,621	...	27,903
Pois	...	...	...	...	...
Seigle	...	...	...	...	...
Houille	1,483	1,892	61	11,109	14,545
Diverses merchandises	16,949	664	83,198	1,977	102,788
Bardeaux, art. en bois, etc.	22	...	...	...	22
Bois de service, scié, pds M.P	8,423,295	279,330	11,719,664	31,891,456	52,313,745
Bois de charpente.. pds cub.	771,328	1,578,981	...	...	2,350,309
Douves.............nombre.	...	...	...	...	...
Bois de chauffage ....cordes.	...	...	...	...	...
	No. 209 — Tonnage 108,776	No. 151 — Tonnage 73,895	No. 205 — Tonnage 223,743	No. 101 — Tonnage 41,327	No. 666 — Tonnage 447,741
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé	72,895	68,935	29,345	30,723	201,898
Maïs	16,854	3,724	126,943	17,369	164,890
Orge	798	162	7,729	...	8,689
Avoine	1,531	246	16,442	...	18,219
Pois	...	...	...	...	...
Seigle	...	...	...	...	...
Houille	2	3,984	...	4,426	8,412
Diverses marchandises	37,356	2,361	67,705	1,324	108,746
Bardeaux, art. en bois, etc.	20	...	863	1,079	1,962
Bois de service, scié, pds M.P.	1,057,146	248,071	9,385,890	14,929,734	25,620,841
Bois de charpente...pds cub.	1,027,913	2,049,368	...	35,000	3,112,281
Douves.........nombre.	...	...	...	...	...
Bois de chauffage. . cordes.	...	...	...	...	...

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	224	122,521	181	82,543	343	337,983	163	96,506	911	639,553
1896.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		113,331		90,979		78,741		34,476		317,527
Maïs		9,360		3,855		218,315		88,914		320,440
Orge		240		...		11,128		...		11,368
Avoine		441		1,270		24,847		1,620		28,178
Pois		1,403		1,354		...		273		3,030
Seigle		5,035		644		2,837		454		8,970
Houille		7		11,106		1,255		629		11,997
Diverses marchandises		29,820		1,452		82,319		4,374		117,965
Bardeaux, art. en bois, etc.		134		...		22		...		156
Bois de service, scié, pds M.P.		2,123,213		...		18,259,810		27,796,146		48,179,169
Bois de charpente.. pds cub.		942,923		1,649,145		...		246,024		2,838,092
Douves ... nombre.		...		...		...		...		...
Bois de chauffage ... cordes.		...		...		...		55		55
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	225	131,907	163	76,760	388	382,231	144	86,675	920	677,573
1897.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		121,762		55,724		106,064		37,891		321,441
Maïs		33,694		15,244		274,855		66,822		390,615
Orge		...		...		14,173		...		14,173
Avoine		223		...		23,515		1,168		24,906
Pois		1,851		...		...		...		1,851
Seigle		2,047		919		5,517		...		8,483
Houille		3,873		3,947		368		1,615		9,803
Diverses marchandises		15,739		3,290		70,968		4,174		94,071
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,268		5		404		...		1,677
Bois de service, scié, pds M.P.		1,573,447		...		20,284,446		20,673,202		42,531,095
Bois de charpente... pds cub.		1,327,823		2,217,629		...		616,093		4,161,545
Douves ... nombre.		2,577,160		...		...		...		2,577,160
Bois de chauffage ... cordes.		4		...		...		...		4
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	216	126,398	104	59.532	354	355,702	195	108,720	869	650,352
1898.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		95,567		36,157		54,934		18,355		205,013
Maïs		56,538		30,455		284,059		66,761		437,813
Orge		...		...		9,465		2,821		12,286
Avoine		...		...		17,329		...		17,329
Pois		260		...		45		...		305
Seigle		3,564		1,480		9,135		1,948		16,127
Houille		575		1,916		759		2,620		5,870
Diverses marchandises		19,385		4,104		47,271		8,758		79,518
Bardeaux, art. en bois, etc.		2		9		...		...		11
Bois de service, scié, pds M.P.		4,910,669		1,641,783		16,220,972		24,484,283		47,257,707
Bois de charpente... pds cub.		825,545		1,183,821		...		388,410		2,397,776
Douves ... nombre.		...		...		...		...		...
Bois de chauffage ... cordes.		249		...		...		...		249

Tableau indiquant la quantité du fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation en 1898.

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
	No. 208 — Tonnage. 127,509	No. 104 — Tonnage. 58,103	No. 336 — Tonnage. 348,241	No. 137 — Tonnage. 80,887	No. 785 — Tonnage. 614,740
1898.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 3.					
Ciment et chaux hydraulique	996	....	....	....	996
Poisson	10	....	87	....	97
Fer pour chemin de fer	....	....	....	....	....
" en gueuse	....	....	....	....	....
" tout autre	1,248	....	15	....	1,263
Sel	35	....	4	....	39
Acier	19	....	183	....	202
Articles non énumérés	416	....	470	5	891
Classe 4.					
Faïence et poterie	52	....	1	....	53
Marbre	....	....	....	....	....
Manille	....	....	112	....	112
Clous	313	....	....	....	313
Peinture	31	....	....	....	31
Poix et goudron	44	....	....	....	14
Sucre	634	....	5,261	....	5,895
Etain	237	....	34	....	271
Marchandises non énumérées	2,129	....	48,151	....	50,280
Classe 5.					
Articles en bois	561	....	172	....	733
Classe spéciale.					
Houille	985	....	121,907	34,148	157,041
Articles non énumérés	....	....	....	....	....
Total	7,661	....	176,397	34,153	218,211

Les navires à vapeur canadiens ont transporté	7,661
" voiles " "	....
" vapeur américains "	176,397
" voiles " "	34,153

FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—ALLANT À L'OUEST.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1898, est comme suit:—

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens	7,661	
Voiliers "	....	
Quantité totale, navires canadiens	....	7,661
Vapeurs américains	176,397	
Voiliers "	34,153	
Total, navires américains	....	210,550
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains	....	218,211

SOMMAIRE de la quantité du fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1898.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, montée	7,661	
" descente	202,077	
Total, vapeurs canadiens	....	209,738
Voiliers canadiens, montée	....	
descente	100,548	
Total, voiliers canadiens	....	100,548
Quantité totale, navires canadiens	....	310,286
Vapeurs américains, montée	176,397	
" descente	450,042	
Total, vapeurs américains	....	626,439
Voiliers américains, montée	34,153	
" descente	149,852	
Total, voiliers américains	....	184,005
Quantité totale, navires américains	....	810,444
Total, canadiens et américains	....	1,120,729
	Allant à l'est.	Allant à l'ouest.
Navires canadiens	302,625	7,661
Navires américains	599,894	210,550
Total	902,519	218,211

J.—LISTE des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation, 1898.

Date de l'arrivée	Noms des navires	Tonnage enregistré	Dimensions: Longueur	Dimensions: Largeur	Dimensions: Profondeur	Tirant d'eau à l'arrivée dans le port: A la proue	Tirant d'eau: A la poupe	Cargaison première: Blé	Cargaison première: Blé	Cargaison première: Maïs	Cargaison première: Maïs	Cargaison première: Orge	Cargaison première: Orge	Cargaison première: Seigle	Cargaison première: Seigle	Cargaison première: Avoine	Cargaison première: Fret en vrac	Allègement sur le chemin de fer Welland: Blé	Allègement: Maïs	Allègement: Orge	Allègement: Seigle	Allègement en tonneaux: Blé	Allègement en tonneaux: Maïs	Allègement en tonneaux: Orge	Allègement en tonneaux: Seigle	Allègement en tonneaux: Avoine	Allègement en tonneaux: Fret en vrac	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Blé	Maïs	Orge	Seigle	Blé	Maïs	Orge	Seigle	Avoine	Fret en vrac	Cargaisons totales passées par le canal	Tirant d'eau dans le canal	Destination: De	Destination: À	Coût de l'allègement par boisseau	Temps employé à l'allègement
1898.		Ton'x.	Pds.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds. pcs.	De	À	$ c.	Hrs. Min.
NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR.																																											
16 mai	Rosemount	989	253	41	24·3	15·0	15·11	79,802	2,395									15,890				477						63,912				1,918						1,918	14	Ft-William	Kingston	0 02	4 30
26 "	Bannockburn	1,035	245	40·	18 4	16·7	16 2	79,501	2,386									19,365				581						60,136				1,805						1,805	14		"	0 02	3 30
30 "	Rosemount	989	253	41·	24·3	16·0	15·10	79,928	2,398									16,430				493						63,498				1,905						1,905	13 11	"	"	0 02	6 15
17 oct	Arabian	770	180	31	18·6	13·11	14·0	41,000	1,231									3,832				115						37,168				1,116						1,116	13	Duluth	Prescott	0 02	1·30
27 "	Rosemount	989	253	41·	24 3	14·0	14·0	64,000	1,921									2,650				80						61,350				1,811						1,841	13 9	Ft-William	Kingston	0 02	1·35
30 "	Rosedale	977	254	35·	22·6	14·0	14·0	60,000	1,800									10,910				328						49,090				1,472						1,472	13·6	Duluth	"	0 02	3·10
11 nov.	Rosemount	989	253	41·	24 3	15·3	15·7	74,500	2,236									13,729				412						60,771				1,824						1,824	13·10	Ft-William	"	0 02	3·10
13 "	Bannockburn	1,035	245	40·	18·4	15·1	15·3	70,000	2,101									9,245				278						60,755				1,823						1,823	14·	"	"	0 02	2·10
23 "	Rosemount	989	253	41·	24 3	15·3	15 5	74,000	2,221									13,260				398						60,740				1,823						1,823	13 10	"	"	0 02	3.30
2 déc.	Bannockburn	1,035	245	40·	18·4	15·4	14·10	70,000	2,101									11,242				338						58,758				1,763						1,763	13 11	"	"	0 02	2·00
6 "	Rosemount	989	253	41·	24·3	15·2	15·5	73,000	2,191									16,653				500						56,347				1,691						1,691	13 05	"	"	0 02	3·10
								765,731	22,981									133,206				4,000						632,525				18,981						18,981					
NAVIRES CANADIENS—À VOILES.																																											
27 oct.	Melrose	740	181	34·5	14·5	14·9	14·3	51,500	1,546									3,816				115						47,684				1,431						1,431	13·9	Ft-William	Kingston	0 02	1·05
27 "	Selkirk	719	183	34 5	14·5	15·	14·6	50,000	1,501									5,523				166						44,477				1,335						1,335	13 10	"	"	0 02	2·00
12 nov.	Minnedosa	1,041	240	36·3	15·2	14·6	14·6	64,672	1,941									5,483				165						59,189				1,776						1,776	13 10	"	"	0 02	2 00
2 déc.	"	1,011	240	36·3	15 2	14·6	14·6	64,500	1,936									4,806				145						59,694				1,791						1,791	14 00	"	"	0 02	1 30
								230,672	6,924									19,628				591						211,044				6,333						6,333					
NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.																																											
22 avril	Germanic	892	216	36·2	18·2	15·7	15·8	61,000	1,831									11,895				357						49,105				1,474						1,471	14·	Chicago	Kingston	0 02	3 05
22 "	Black Rock	1,330	237	43·	16·5	15·7	15·5			87,800	2,459								17,097				479						70,703				1,980					1,980	13 11	"	"	0 02	4·05
22 "	St. Lawrence	1,030	239	41 1	20·	15·2	16·0			80,000	2,241								17,020				477						62,980				1,764					1,761	13·10	"	"	0 02	4
22 "	Elfinmere	796	190	34	21·	15·	15·6			50,000	1,401								8,254				232						41,746				1,169					1,169	13 10	"	Ogdensburg	0 02	2 10
23 "	D. C. Whitney	1,013	229	40·	14·2	15·7	15·6							66,600	1,865						14,138				396						52,462				1,469			1,169	14	"	Prescott	0 02	3 05
24 "	J. R. Langdon	1,550	240	42·	23·4	14·4	15·4			69,978	1,960						58		13,568				380						56,410				1,580				58	1,638	14	"	Ogdensburg	0 02	3·30
25 "	W. J. Averill	1,425	265	36·7	25·5	14·6	15·3			60,000	1,681						89		7,705				216						52,295				1,465				89	1,554	14	"	"	0 02	2 20
25 "	A. McVittie	1,553	240	42·	23·4	14·8	15·2			70,000	1,961						45		11,344				318						58,656				1,643				45	1,688	13 10	"	"	0 02	3·
25 "	Samoa	837	205	34·5	17·7	15·	15·2			53,112	1,488								8,778				246						44.334				1,242					1,242	14	"	"	0 02	2·30
25 "	H. R. James	1,553	240	42·	23 4	14 8	15 4			70,000	1,961						49		11,290				317						58,710				1,644				49	1,693	13 11	"	"	0 02	3 40
26 "	Niko	929	189	37·	13.	15·6	15·6	49,100	1,474									9,218				277						39,882				1,197						1,197	14	"	Kingston	0 02	3·25
26 "	W. A. Haskell	1,441	265	37·	25·6	13·7	14·8			14,700	412					971	252		2,848				80						11,852				332			971	252	1,555	14	"	Ogdensburg	0 02	0 30
28 "	Escanaba	918	201	35·6	20·1	15·1	14·8			50,000	1,401								5,368				151						44,632				1,250					1,250	14	"	Prescott	0 02	1 15
28 "	J. N. Glidden	1,111	221	35 1	19·3	15·2	15·5			56,200	1,575								10,111				284						46,089				1,291					1,291	13 11	"	Ogdensburg	0 02	3·
3 mai	Gov. Smith	1,547	240	42·	23·4	15·3	15·6			69,396	1,944						137		14,521				407						54,875				1,537				137	1,674	13 11	"	"	0 02	3 30
5 "	F. H. Prince	1,548	240	42·	23·4	15·6	16·			70,604	1,978						252		17,290				485						53,314				1,493				252	1,745	13 11	"	"	0 02	4·35
7 "	Elfinmere	796	190	34·	21·	14·8	15·6							50,515	1,416						7,792				219						42,723				1,197			1,197	14·	Duluth	"	0 02	2·
9 "	J. R. Langdon	1,550	240	42·	23·4	14·11	15·4			69,999	1,961						103		15,825				444						54,174				1,517				103	1,620	13·10	Chicago	"	0 02	4·
10 "	Black Rock	1,330	237	43	16·5	16·3	16·	86,500	2,596									20,395				612						66,105				1,984						1,984	13 11	"	Kingston	0 02	4·15
11 "	W. J. Averill	1,425	265	36·7	25·5	15·	15·3			50,000	1,401						428		10,066				282						39,931				1,119				428	1,547	13 11	"	Ogdensburg	0 02	2·20
11 "	A. McVittie	1,553	240	42·	23·4	14·8	15·8			70,000	1,961						128		12,721				357						57,279				1,604				128	1,732	13·11	"	"	0 02	3·
16 "	H. R. James	1,553	240	42·	23·4	15·2	15·6			70,000	1,961						115		13,638				382						56,362				1,579				115	1,694	13·10	"	"	0 02	3 15
16 "	W. A. Haskell	1,441	265	37·	25·6	14·8	15·3			40,000	1,121						703		10,108				284						29,892				837				703	1,540	13·11	"	"	0 52	2·15
27 "	Black Rock	1,330	237	43·	16·5	15·11	15·11	86,500	2,596									19,162				575						67,338				2,021						2,021	14	"	Kingston	0 02	4
29 oct.	Pueblo	1,054	225	36·	19·	14·	14·3					63,000	1,513							3,655				88						59,345				1,425				1,425	13·	"	Oswego	0 02	0·50
8 nov.	Gov. Smith	1,547	240	42·	23·4	14·8	15·3			50,000	1,401						565		9,536				268						40,464				1,133				565	1,698	14·	"	Ogdensburg	0 02	2 05
8 "	A. McVittie	1,553	240	42·	23·4	14·4	14·10	30,000	901								955	5,572				168						24,428				733					955	1,688	14·	"	"	0 02	2
9 "	H. R. James	1,553	240	42·	23·4	14·5	14·10			50,000	1,401						436		8,708				244						41,292				1,157				436	1,593	13·9	"	"	0 02	3·30
11 "	Mont Eagle	1,935	237	35·	19·8	15·9	15·10			59,570	1,669								11,876				333						47,694				1,336					1,336	13·9	"	Prescott	0 02	3·15
17 "	John Rugee	950	216	35·1	18·7	14·10	15·1			57,000	1,597								7,808				219						49,192				1,378					1,378	14	"	"	0 02	2·
25 "	J. R. Langdon	1,550	240	42·	23·4	13·10	15·4	50,008	1,502								417	9,637				290						40,371				1,212					417	1,629	13·6	"	Ogdensburg	0 02	3 20
27 "	Gov. Smith	1,547	240	42·	23·4	14 6	14·10			50,000	1,401						511		9,497				266						40,503				1,135				511	1,646	14·	"	"	0 02	2 10
1er déc.	A. McVittie	1,553	240	42·	23·4	13·8	15·			50,000	1,401						407		3,904				110						46,096				1,291				407	1,698	13·	"	"	0 02	0·45
1er "	H. R. James	1,553	240	42·	23·4	14·9	15·4			60,000	1,681						287		10,695				300						49,305				1,381				287	1,668	13·11	"	"	0 02	2·20
3 "	W. B. Morley	1,565	240	42 5	20·9	14 1	14·1					86,500	2,077							2,014				49						84,486				2,028				2,028	13·9	Milwaukee	Oswego	0 02	1·
6 "	W. J. Averill	1,425	265	36·7	25·5	14·8	14·8			54,000	1,513						213		7,573				213						46,427				1,300				213	1,513	13·9	Chicago	Ogdensburg	0 02	2
6 "	F. H. Prince	1,548	240	42·	23·4	13·11	14·11			66,000	1,849						31		5,783				162						60,217				1,687				31	1,718	13·10	"	"	0 02	1·40
								363,108	10,900	1,598,359	44,780	149,500	3,590	117,115	3,281	971	6,181	75,879	282,932	5,669	21,930	2.279	7,936	137	615			287,229	1,315,427	143,831	95,185	8,621	36,844	3,453	2,666	971	6,	58,736					
NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.																																											
22 avril	E. C. Hutchinson	700	195	34·2	14·0	14·8	14·8			52,200	1,463								5,154				145						47,046				1,318					1,318	14·	Chicago	Kingston	0 02	1·10
" 24	Wayne	917	186	34·2	13·7	15·3	15 3			54,470	1,526								8,475				238						45,995				1,288					1,288	13·11	"	Ogdensburg	0 02	2·25
" 26	Churchill	960	202	38·3	16·3	15·8	15·7	68,200	2,074									10,805				325						57,395				1,722						1,722	13 11	"	Kingston	0 02	3·00
" 26	Tasmania	931	221	35·0	16·0	15·3	15·3			61,600	1,726								8,956				251						52,644				1,475					1,475	14·	"	"	0 02	3 00
" 29	Dundee	992	211	35·0	16·6	15·3	14·11			70,930	1,987								8,172				229						62,758				1,758					1,758	14·	"	Ogdensburg	0 02	2·10
9 mai	J. C. Fitzpatrick	1,207	242	39·0	17·0	15·8	15·7							85,000	2,381						15,450				433						69,550				1,948			1,948	14	Duluth	Prescott	0 02	4 40
								68,200	2,047	239,200	6,702			85,000	2,381			10,805	30,757		15,450	325	863		433			57,395	208,443		69,550	1,722	5,839		1,948			9,509					

RÉCAPITULATION.

	Nombre.	Cargaison première: Blé (Boiss.)	Blé (Ton'x.)	Maïs (Boiss.)	Maïs (Ton'x.)	Orge (Boiss.)	Orge (Ton'x.)	Seigle (Boiss.)	Seigle (Ton'x.)	Avoine (Ton'x.)	Fret en vrac (Ton'x.)	Allègement: Blé (Boiss.)	Maïs (Boiss.)	Orge (Boiss.)	Seigle (Boiss.)	Allègement en tonneaux: Blé	Maïs	Orge	Seigle	Avoine	Fret en vrac	Cargaisons passées: Blé (Boiss.)	Maïs (Boiss.)	Orge (Boiss.)	Seigle (Boiss.)	Blé (Ton'x.)	Maïs (Ton'x.)	Orge (Ton'x.)	Seigle (Ton'x.)	Avoine (Ton'x.)	Fret en vrac (Ton'x.)	Cargaisons totales
Navires canadiens—																																
A vapeur	11	765,731	22,981									133,206				4,000						632,525				18,981						18,981
A voiles	4	230,672	6,924									19,628				591						211,044				6,333						6,333
Total, canadiens	15	996,503	29,905									152,834				4,591						843,569				25,314						25,314
Navires américains—																																
A vapeur	37	363,108	10,900	1,598,359	44,780	149,500	3,590	117,115	3,281	971	6,181	75,879	282,932	5,669	21,930	2,279	7,936	137	615			287,229	1,315,427	143,831	95,185	8,621	36,844	3,453	2,666	971	6,181	58,736
A voiles	6	68,200	2,047	239,200	6,702			85,000	2,381			10,805	30,757		15,450	325	863		433			57,395	208,443		69,550	1,722	5,839		1,948			9,509
Total, américains	43	431,308	12,947	1,837,559	51,482	149,500	3,590	202,115	5,662	971	6,181	86,684	313,689	5,669	37,380	2,604	8,799	137	1,048			344,624	1,523,870	143,831	164,735	10,343	42,683	3,453	4,614	971	6,181	68,245
Total, canadiens et américains	58	1,427,711	42,852	1,837,559	51,482	149,500	3,590	202,115	5,662	971	6,181	239,518	313,689	5,669	37,380	7,195	8,799	137	1,048			1,188,193	1,523,870	143,831	164,735	35,657	42,683	3,453	4,614	971	6,181	93,559

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897 et 1898.

Articles.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Ciment et chaux hydraulique											12		
Argile, chaux et sable												38	52
Fer, en gueuse						371			195	79	5		
Fer, tout autre	15		418						1	1,766	2,020	7,564	6,217
Acier										394	542	375	1,351
Pierre, pour la taille											200		
Pommes	49	33					54		50	28	1,263		
Orge								600	258	959	240		3,960
Maïs	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,539	53.689	278,564	60.661	70,235	182,330	267,583	310.498
Graine de lin												3,293	5,687
Fleur de farine	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324	2.874	5,514	16,503	30,916	11,964	1,029	653
Farine, toutes sortes	125	87	100	148	222	67	16		4	65			
Avoine				320	479			9,761	175	1,654	12,373	6,847	3,975
Pois	608	362				390	524				3,020	2,078	260
Seigle				1,284	1,120	64,978	9,119	3,669			8,323	8,435	15,488
Sel												216	144
Graines, toutes sortes	33		12	3	2	2	75				20		
Tabac, brut	25					1						51	
Blé	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785	194,281	209,212	212,557	158,643	255,198	278,498	184,154
Tous autres produits agricoles, légumes		17		798	3	2			29		29		56
Peaux vertes et sal., cornes et sab.							20						
Chevaux	1	1	2	2	3	2	2	1	1	1	1	1	4
Saindoux et huile de saindoux	22		54			100							
Lard	936	418	265	1,220	221	201			717		1		
Tous autres produits agricoles, animaux	68	29	39	32	117		103						
Total, classe 3	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757	507,321	201,151	264,740	477,541	576,008	532,499
Classe 4.													
Cendre	44	113	85	107	70	40	17	23	19	34	94	133	73
Faïence											5		

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, etc.—*Fin.*

Articles.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1802.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Meubles	6	9	2		1	2	1		2			1	
Verrerie, toute sortes			3		1	1					9	53	75
Mélasse	28									100	167	9	56
Clous		1											
Huile	6	14		4	6					6	23	112	1,141
Peinture	1									2			
Poix et goudron													
Guenilles											4		
Sucre		15									1		
Pierre, brute		12											
Térébenthine													
Whisky, bière, et autres spiritueux	8		3	20	26	105	6	1		101		46	4
Marchandises non énumérées	100	72	105	193	142	278	36	4	330	558	376	1,226	866
Total, classe 4	193	236	198	324	246	426	60	28	351	801	679	1,580	2,215
Classe 5.													
Barils, vides	6	88	40				1			1			
Cercles												257	
Bois de service, scié	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908	1,678	667	683	1,117	657	478	3,065
Douves, pipes et barils	332	184	139				8					4,716	
" Indes occident. et pipes	287	131	1,623	270			200						
Bois de charpente, sur navires	1,330												
" en radeaux	15,410	14,390	11,586	9,302		5,680	400				1,200	1,207	329
Articles en bois	101	45	25		1				6				
Total, classe 5	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,327	667	689	1,118	1,857	6,658	3,394
Classe spéciale.													
Houille													
Grand total	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776	263,144	508,016	292,191	266,659	480,077	584,246	538,108

L—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, et 1898.

Articles.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	66	3	187	84	252	469	...	...	1	24	15	70	70
Ciment et chaux hydraulique	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570	3,169	2,281	1,859	1,686	837	996
Argile, chaux et sable	1	134	95	3	8	206	240	...	253	...	...	4	144
Poisson	1	95	1	80	26	7	426	465	512	...	11	10	9
Gypse	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fer, chemin de fer	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171	6,576	20	...	1,687	...	...
" en gueuse	10	368	573	250	20	112	74	25	...	56	28	6	...
" tout autre	76	1,997	297	290	584	595	387	543	114	1,831	727	559	699
Sel	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391	2,034	995	843	932	822	25	35
Acier	1	423	3	3	1	...	269	426	248	528	...	...	19
Pierre, pour la taille	...	...	...	...	12	...	145	...	...	...	4	62	...
Fleur de farine	...	...	...	...	48	...	...	3	...	...	...	...	...
Foin	...	...	...	...	...	...	...	...	...	124	...	...	...
Farines	...	...	31	...	...	...	...	...	15	...	...	...	...
Avoine	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pommes de terre	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Graines, de toutes sortes	...	...	24	215	100	...	...	...	33	25	99	121	56
Produits agricoles non énumérés, légumes	...	...	35	19	...	52	...	...	5	26	...	4	...
Peaux vertes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	26	...	...	...
Chevaux	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	1	...	1
Saindoux et huile de saindoux	...	3	...	...	72	...	16	...	...	1	...	...	2
Lard	...	...	...	...	33	...	...	...	...	...	...	...	...
Laine	...	4	...	...	13	2	13	...	...	...	...	...	...
Tous autres articles non énumérées	6	4	77	...	1	2	...	...	10	...	...	...	...
Total, classe 3	12,897	9,125	15,247	21,498	28,675	11,071	6,345	12,202	4,335	5,432	5,080	1,698	2,031
Classe 4.													
Cendre, potasse et perlasse	20	...	...	...	10	31	88	...	...	...	...	1	...
Faïence et poterie	40	164	336	112	11	251	8	98	107	12	83	4	33
Bois de teinture, etc	1	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Meubles	9	1	1	...	...	1	3	...	...	...	...	2	...

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, etc.—*Fin.*

Articles.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1888.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Verrerie, toutes sortes	39	53	77	71	23	30	152	365	175	394	612	799	150
Manille	7	5	1	....	....	....	....	....	11	....	....	....	....
Mélasse	23	1	7	56	....	....	32	43	42	20	1	....	....
Clous	389	147	578	736	453	560	276	472	500	1,149	409	129	229
Huile, en barils	82	28	22	9	11	64	2	44	8	31	33	12	15
Peinture	36	80	59	49	24	61	15	70	8	75	49	20	35
Poix et goudron	5	1	....	....	13	22	15	26	152	67	60	20	37
Résine	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Cendre et soude	975	1,116	1,196	766	554	377	352	68	94	84	74	249	88
Pierre, taillée	....	....	....	....	....	....	....	14	....	....	17	25	31
Sucre	316	207	98	7	551	412	1,320	2,218	2,724	1,430	1,873	311	566
Etain	549	2,225	198	480	40	23	27	34	327	396	395	359	237
Térébenthine	1	1	1	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....
Blanc de plomb	3	4	2	4	19	3	6	35	2	7	10	5	....
Blanc de céruse	....	7	....	33	34	50	71	31	1	113	56	104	93
Whisky, bière, etc	174	287	228	124	350	294	220	26	53	77	51	93	98
Marchandises non énumérées	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538	799	900	1,268	1,247	711	793
Total, classe 4	3,677	4,950	4,063	3,870	3,276	2,989	3,125	4,343	5,104	5,123	4,970	2,844	2,405
Classe 5.													
Barils, vides	227	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de service, scié, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, classe 5	227	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Classe spéciale.													
Houille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand total	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470	16,545	9,439	10,555	10,050	4,542	4,436

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1886 ju-qu'à 1898, inclusivement.

Articles.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	41				4							845	
Ciment et chaux hydraulique	31		4										300
Poisson		2				1		5	5				
Fer, chemin de fer										181		965	770
" tout autre	45			520	1	10	1	102		214			324
Sel	1					494							
Acier			3				1				498		2,951
Pierre, pour la taille													
Pommes													
Orge		1,709	2		6,519	8,113	6,433	16,751	28,095	7,904	11,128	14,173	6,909
Maïs	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494	131,222	198,777	105,329	100,512	175,094	169,057	150,667
Fleur de farine	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018	6,588	17,795	10,169	16,224	7,237	4,212
Foin, pressé												301	
Farines, de toutes sortes	13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724	36,352	60,390	46,316	46,456	41,644	22,626
Tourteaux oléagineux									29				
Avoine	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,935	23,870	27,621	16,442	16,137	14,969	12,729
Pois													45
Pommes de terre				1	1								
Seigle			179					864			490		1,197
Graines, de toutes sortes	236	44	48	151	135	256	50	16		14	78	299	44
Blé	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097	26,950	28,187	53,846	27,881	34,878	28,919	11,268
Produits agricoles, légumes	2	2			14	42							
Peaux vertes et salées	414	170	39							8	41	23	
Chevaux	1	2		1	1	3		2	4		3	3	2
Saindoux et huile de saindoux, etc	13	14	19	32	30	10		1		6	1,348	1,444	3,671
Viandes, autres que le lard	1	18	14	3	15	2	29			30			
Lard	106	108	19	21	88	73	1	52	56	87	390	243	1,271
Mouton													
Suif													359
Laine	1,125	86	18	452		1,237	70	80	1,484	1,536	900	197	89
Total, classe 3	174,359	157,820	189,989	237,188	275,893	255,553	244,434	311,647	294,654	211,300	303,665	280,319	219,434
Classe 4.													
Instruments aratoires		9											
Poterie et faïence			1	1									
Meubles	21	24	30	30	21	7		6		2			2

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1886 jusqu'à 1898, inclusivement—*Fin.*

Articles.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Suite.													
Verrerie, de toutes sortes	2					1							
Clous	4								57				
Huile, en barils	6	8				1				30	1,005	198	119
Peinture					3		44						3
Soude, cendre de													
Pierre, brute	38			2									
Sucre										59	165	31	
Blanc de plomb					1								
Whisky, bière et tous autres spiritueux	21	63	151	190	228	167	46	83		15			34
Marchandises	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,331	1,693	2,976	7,656	3,990	3,591	3,828
Total, classe 4	916	573	1,635	1,902	2,075	2,041	1,421	1,782	3,033	7,762	5,160	3,820	3,986
Classe 5.													
Barils, vides								9			10		
Bois de chauffage, sur navires											165		
Bois de serv., scié "	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504	54,173	68,985	62,905	41,974	75,515	68,280	52,844
Mâts et espars "												403	
Perches													
Traverses de ch. de fer, sur navires										446			
Bardeaux	463		6	51				13					
Douves, barils			82										
Bois équarri, sur navires										500		1,040	
Articles en bois, etc	2	26	141	333	8	4	54				12	1	
Total, classe 5	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227	69,007	62,905	42,920	75,702	69,724	52,844
Classe spéciale.													
Houille	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651	2,123	727	603	1,255		759
Pierre, impropre à la taille				1,681	18								
Cryolithe					1,620	1,773							
Total, classe spéciale	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651	2,123	727	603	1,255		759
Grand total	224,916	189,427	221,064	297, 53	318,259	306,257	300,733	384,559	361,319	262,585	385,782	353,863	277,023

N.—Tableau indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation en 1898.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston et Prescott.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Arabian"	1,200	648	552
" "	1,200	673	527
" "	1,200	696	504
" "	1,200	684	516
" "	1,230	748	482
" "	1,215	691	524
" "Cuba"	360	....	360
" "	360	....	360
" "Iona"	300	....	300
" "	360	....	360
" "	360	....	360
" "Melbourne"	360	....	360
" "Lake Michigan"	540	227	313
" "	528	228	300
" "	525	224	301
" "S. L. Tilley"	841	490	351
" "	1,200	780	420
" "	1,200	792	408
" "	1,202	814	388
Voilier canadien "Dunmore"	1,260	520	740
" "Winnipeg"	1,500	861	639
Total	18,141	9,076	9,065

Nombre de cargaisons de blé 21
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott .... 18,141 ton'x.
" transbordée à Kingston et Prescott .... 9,076 "
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott 9,065 "

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation de 1898.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston et Prescott.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Arabian"	1,176	678	498
" "Cuba"	336	....	336
Voilier canadien "Dunmore"	1,204	420	784
" "	1,187	431	756
" "Melrose"	1,529	843	686
" "	1,497	475	1,022
" "Selkirk"	1,476	832	644
" "	1,470	840	630
" "Winnipeg"	1,493	844	649
" "	1,475	831	644
" "	1,476	846	630
Total	14,319	7,040	7,279

Nombre de cargaisons de maïs 11
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott .... 14,319 ton'x.
" transbordée à Kingston et Prescott .... 7,040 "
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott. 7,279 "

RÉCAPITULATION du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain à destination de Montréal, la quantieé transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1898.

——	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	21	
Maïs	11	
Total		32
	Ton'x.	Ton'x.
Quantité de blé passée par le canal Welland à destination de Montréal	18,141	
" maïs " " " " "	14,319	
Total passé par le canal Welland	....	32,460
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston et Prescott :—		
Blé	9,076	
Maïs	7,040	
Total transbordé	....	16,116
Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott :—		
Blé	9,065	
Maïs	7,279	
Total de la quantité à Montréal	....	16,344
Total	....	32,460

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, Prescott, Ogdensburg et autres ports, sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1898.

—	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	118	90,337	48	35,036	271	310,431	68	48,194	505	483,998

	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	....	....	9,465	2,821	12,286
Maïs	56,538	30,455	284,059	66,761	437,813
Avoine	....	....	17,329	....	17,329
Pois	260	....	45	....	305
Seigle	3,564	1,480	9,135	1,948	16,127
Blé	95,567	36,157	54,934	18,355	205,013
Total	155,929	68,092	374,967	89,885	688,873

118 cargaisons sur des vapeurs canadiens, quantité totale.......... 155,929 ton'x.
48 " " voiliers " " " .... 68,092 "
271 " " vapeurs américains " " .... 374,967 "
68 " " voiliers " " " .... 89,885 "

TABLEAU indiquant la quantité de grain arrivée à Kingston, Prescott et Ogdensburg sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1898.

Résumé.		Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens—118 cargaisons de grain		155,929	
Voiliers " 48 " "		68,092	
Total, navires canadiens			224,021
Vapeurs américains—271 cargaisons de grain		374,967	
Voiliers " 68 " "		89,885	
Total, navires américains			464,852
Total, navires canadiens et américains			688,873
Distribuées comme suit :—			
32 cargaisons arrivées à Kingston et Prescott dans des navires canadiens, soit un total de		32,460	
Quantité transbordée à Kingston et Prescott		16,116	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott			16,344
Navires arrivés à Kingston et Prescott et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons, comme suit :—			
134 cargaisons dans des navires canadiens	191,561		
339 " " américains	464,852		
Quantité moyenne déchargée		656,413	
Quantité transbordée à Montréal		480,522	
Total, quantité transbordée de Kingston, Prescott et Ogdensburg à Montréal			*496,638
" " " " " Cardinal			4,450
" restant à Kingston, Prescott et Ogdensburg			171,441
Total			688,873

* De cette quantité 38,203 tonnes ont été transbordées d'Ogdensburg à Montréal.

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, Prescott et Ogdensburg, pour les saisons de navigation 1897 et 1898.

—	1897.		1898.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston et Prescott dans des navires canadiens	180	229,265	166	224,021
Quantité arrivée à Kingston, Prescott et Ogdensburg dans des navires américains	197	285,847	339	464,852
Total	377	515,112	505	688,873
Quantité transbordée à Kingston, Prescott et Ogdensburg dans des navires canadiens pour Montréal	....	457,250	....	496,638
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott	....	8,131	....	16,344
Quantité restant à Kingston, Prescott, Ogdensburg et Cardinal	*	49,731	....	175,891
Total	....	515,112	....	688,873

* Sur cette quantité 6,550 tonneaux ont été transbordés à Montréal en 1898.
7 navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement à Montréal en 1898, contre 7 en 1897.
25 navires ont allégé leurs cargaisons en 1898, contre 11 en 1897.
473 " " toutes leurs cargaisons en 1898, contre 359 en 1897.

R.—ÉTAT indiquant le nombre de navires, leur tonnage, le nombre de passagers et la quantité de tonneaux de fret descendus par les canaux des rapides du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1898.

Destination.	Numéro de la section.	Nombre de navires.	Tonnage des navires.	Nombre de passagers.	Classe trois.	Classe quatre.	Classe cinq.	Péages.
					Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	$ c.
Prescott à Montréal	4	161	65,597	10,445	84	1,132	....	1,776 52
" Lachine	3	29	15,309	952	1,417	390	.....	375 81
" Valleyfield	2	2	1,046	153	....	4	...	11 98
Valleyfield à Montréal	2	20	7,660	93	....	5	2	34 59
" Lachine	1	166	29,596	3,619	1,320	345	21	213 82
Lachine à Montréal	1	338	63,859	16,273	910	431	.. .	538 72
Total	....	716	183,067	31,535	3,731	2,307	23	2,951 44

S.—ETAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1898 inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille.

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports canadiens.	Des ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus. — Taux 20 cts par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ c.
1885	....	....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	....	....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	....	....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	....	....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	....	....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80	....	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891	....	....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892	....	....	183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13
1893	....	....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619 20
1894	....	....	187,794	727	1,269	13,947	203,737	40,789 93
1895	4	....	148,887	603	1,565	7,807	158,866	31,773 05
1896	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,445	44,668 20
1897	....	4	165,143	....	1,277	9,799	176,223	35,244 60
1898	....	....	156,055	759	986	4,536	162,336	32,467 20

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland, pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897 et 1898 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—ETAT indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1898, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages sur la quantité descendue à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ c.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10
1893	2,285	147,139	149,424	22,070 85
1894	16,213	169,552	185,765	25,432 80
1895	....	165,151	165,151	24,772 65
1896	689	161,551	162,240	24,232 65
1897	40	164,963	165,003	24,722 37
1898	400	175,609	176,009	26,341 05

NOTE.—La houille monte en franchise les canaux du Saint-Laurent.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1887 à 1898, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113		
Pommes	33		
Produits agricoles, non énumérés, légumes			2
Instruments aratoires			9
Orge			1,709
Houille		25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson			2
Fleur de farine	6,140		11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc			170
Fer, en gueuse		1,137	
Fer, tout autre		7	
Saindoux et huile de saindoux		6	14
Farines, toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1		
Avoine			12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17		
Pois	362		
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille		3,531	
Pierre, ouvrée	12	543	
Graines		4	44
Sucre	15		1
Spiritueux		99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine			86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88		24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds de barils		27	
" pipes	184		
" Indes occidentales	131	838	
Bois de construction, carré	14,390	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par A. C. du 21 mars 1898.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85		
Pommes		45	
Orge			2
Ciment et chaux hydraulique			4
Houille		27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïence et poterie		4	1
Fleur de farine	3,865		8,563
Meubles	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes	3	2	
Foin, pressé		20	
Chevaux	2		
Peaux, vertes et salées			39
Fer, en gueuse		549	
Fer, tout autre	418	490	
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, de toutes sortes	100		11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine			26,510
Huile		3	
Pois		54	
Lard	265	61	19
Guenilles			14
Seigle		632	179
Pierre, pour la taille		6,535	
" ouvrée		126	
Graines, de toutes sortes	12	1	48
Acier			3
Sucre		2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif			1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40		133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	
" pipes	124		
" Indes occidentales	1,623	13	
" saloirs	1	1	
Bardeaux			6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	
Articles en bois	25		8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par A. C. du 20 avril 1888.

U—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille	.....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïence et poterie	.....	1	1
Poisson	.....	5	.....
Fleur de farine	6,841	.....	5,017
Meubles	.....	4	30
Chevaux	2	.....	1
Fer, en gueuse	.....	613	.....
" tout autre	.....	.....	520
Saindoux et huile de saindoux	.....	5	19
Farines, de toutes sortes	148	.....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	.....	.....	88
Avoine	320	.....	27,492
Huile, en barils	4	2	.....
Tourteaux oléagineux	798	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	.....
Sel	.....	316	.....
Pierre, pour la taille	.....	6,784	.....
" ouvrée	.....	11	2
" impropre à la taille	.....	375	1,681
Graines, de toutes sortes	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc	20	8	190
Suif	.....	.....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	.....	.....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils, vides	.....	.....	173
Bois de service, scié	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc	.....	220	.....
Traverses de chemins de fer	.....	852	.....
Bilots	.....	.....	158
Douves et fonds, barils	.....	4	.....
" " pipes	202	304	.....
" " Indes occidentales	68	559	.....
Bardeaux	.....	.....	51
Piquets, etc	.....	17	.....
Bois de construction, carré	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc	.....	.....	2
Total	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70		
Tous autres produits, animaux	14		
" légumes	1		
Orge			6,519
Briques			4
Houille		22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49		
Fleur de farine	3,065		9,204
Meubles	1	1	21
Verre, de toutes sortes	1		
Chevaux	3		1
Fer, tout autre			1
Cryolithe		1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux		5	30
Farine	222		20,482
Viandes			15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6		
Tourteaux oléagineux	2		
Peinture			3
Pois			14
Lard	221	19	88
Pommes de terre			1
Seigle	1,120	1	
Sel		701	
Pierre, pour la taille		5,761	
" ouvrée		639	18
Graines, de toutes sortes	2		135
Spiritueux, etc	26		228
Suif	54		
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb			1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides			7
Bois de chauffage, sur navires		1,398	
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
" " en radeaux	384		
Douves et fonds, pipes		187	
" " Indies occidentales		36	
Bardeaux			14
Bois de construction, carré, sur navires		73,112	
" " en radeaux		17,683	
Articles en bois	1		1
	219,539	144,301	327,833
Maïs 16,033			
Avoine 400			
16,433	16,433		*16,433
Total	235,972	144,301	311,400

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40	....	....
Produits agricoles	2	....	42
Orge	....	....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille	....	20,698	1,382
Fleur de farine	3,324	....	6,802
Poisson	....	....	1
Meubles	2	2	7
Verre	1	....	1
Chevaux	2	2	3
Foin	....	21	....
Fer, en gueuse	371	128	....
" tout autre	....	1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes	67	....	26,096
Viandes, autres que le lard	....	1	2
Mélasse	....	20	18
Avoine	....	....	52,823
Huile	....	....	1
Pois	390	....	....
Lard	201	....	73
Guenilles	....	....	60
Seigle	64,978	969	....
Graines, de toutes sortes	2	....	256
Sel	....	1,861	494
Pierre, pour la taille	....	6,602	....
" ouvrée	....	7	....
Tabac	1	....	....
Suif	....	9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes	....	8	....
Whiskey et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine	....	....	1,237
Marchandises	278	6	1,779
Cryolithe	....	1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
" en radeaux	917	....	....
Bois de construction, carré, en radeaux	5,680	14,638	....
Barils	....	....	4
	291,776	54,315	317,209
Maïs 12,169			
Blé 5,648			
	17,817	....	*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté du conseil du 25 février et du 5 mai 1891.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	17	2	
Pommes	54		
Orge			6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Houille		14,839	651
Fleur de farine	2,874		11,018
Poisson	9		
Meubles	1		7
Peaux et peaux crues	20		
Chevaux	2		
Fer, chemin de fer		100	
" tout autre		765	1
Farines, de toutes sortes	16		31,724
Viandes, autres que le lard	94		29
Avoine			36,935
Huile		7	
Pois	524		
Pommes de terre			1
Lard			44
Seigle	9,119	273	
Sel		865	
Graines, de toutes sortes	75		50
Acier			1
Pierre, pour la taille		1,264	
Sucre			20
Blé	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc	6	15	46
Laine			70
Marchandises non énumérées	36	13	1,304
Barils, vides	1		29
Bois de service, scié, sur navires	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes	8	80	
" " Indes occidentales	200	76	
Bardeaux			25
Total	263,144	74,227	330,403
*Blé	+4,341	—4,341	
Total	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	23	.....	.....
Orge	600	1,110	16,751
Briques	.....	1,251	.....
Maïs	278,564	5,752	156,776
Houille	.....	17,944	2,123
Fleur de farine	5,514	.....	6,588
Poisson	.....	.....	5
Meubles	.....	.....	6
Chevaux	1	1	2
Fer, en gueuse	.....	.....	100
" tout autre	.....	.....	2
Farines, de toutes sortes	.....	1,025	36,352
Viandes, autres que le lard	.....	.....	1
Avoine	9,761	1,090	20,313
Lard	.....	.....	52
Seigle	3,669	1	1
Sel	.....	286	.....
Graines, de toutes sortes	.....	.....	16
Blé	209,212	17,602	29,117
Whisky, bière, etc	1	.....	83
Laine	.....	.....	80
Marchandises non énumérées	4	2	1,693
Barils, vides	.....	.....	9
Bois de chauffage (en radeaux)	.....	15	.....
Bois de service, scié, sur navires	667	1,981	123,665
Bardeaux	.....	.....	13
Bois de construction, carré	.....	45,605	.....
Douves et fonds, barils	.....	12	.....
" pipes	.....	7	.....
" Indes occidentales	.....	53	.....
Total	508,016	93,737	393,748

Il n'y a eu aucune remise des taux de péages sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1893.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—" Pour la saison de 1893, les taux de péages pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1894.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes	50	....	....
Cendres	19	....	....
Orge	258	....	28,095
Briques	....	552	....
Houille	....	13,818	727
Maïs	60,661	3,243	105,329
Bois de teinture et matières tinctoriales	....	4	2
Poisson	....	....	5
Fleur de farine	16,503	41	16,880
Meubles	2	3	....
Chevaux	1	2	4
Fer, en gueuse	195	2,170	....
" tout autre	1	183	....
Farines	4	....	60,390
Clous	....	....	57
Avoine	175	107	27,621
Tourteaux oléagineux	29	....	....
" en barils	....	27	....
Lard	717	....	56
Sel	....	133	....
Spiritueux, bière, etc	....	3	....
Sucre	....	....	52
Blé	212,557	13,349	42,934
Blanc de plomb	16	....	....
Laine	....	....	1,484
Marchandises non énumérées	314	....	2,889
Barils, vides	....	16	....
Bois de service, scié, sur navires	683	....	86,545
Bois de construction, carré, sur navires	....	47,030	....
Articles en bois	6	....	....
Total	292,191	80,681	373,070

Il n'y a eu aucune remise de taux du péage sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1894.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 16 février 1894, comme suit :—"Pour la saison de 1894, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes	28	....	....
Alcalis	34	15	....
Orge	959	....	7,730
Briques	....	651	....
Houille	....	7,809	603
Maïs	70,235	2,912	91,743
Fleur de farine	30,916	1,824	10,265
Meubles	....	12	2
Verre	....	1	....
Chevaux	1	1	....
Peaux, etc	....	....	8
Fer, chemin de fer	....	....	181
" en gueuse	79	1,994	....
" tout autre	1,766	1,408	214
Saindoux et huile de saindoux	....	....	6
Farines, de toutes sortes	65	....	46,316
Viandes, autres que le lard	....	....	30
Mélasse	100	....	....
Avoine	1,654	123	16,442
Huile, en barils	6	41	30
Lard	....	....	87
Peinture	2	....	....
Sel	....	36	....
Pierre, pour la taille	....	430	....
Graines, de toutes sortes	....	....	14
Acier	394	....	462
Sucre	....	....	59
Spiritueux, bière, etc	101	84	15
Tabac	....	16	....
Blé	*158,643	29,061	17,908
Laine	....	....	1,536
Marchandises non énumérées	558	1,302	7,656
Barils, vides	1	....	....
Bois, scié, sur navires	1,117	492	43,286
Traverses de chemin de fer, sur navires	....	....	1,942
Bardeaux	....	19	....
Bois de construction, carré, sur navires	....	63,715	500
Total	266,659	111,946	247,035

* De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1895.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1896.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Tous autres légumes	29		
Pommes	†1,263		
Alcalis	94		
Orge	240		11,128
Ciment et chaux hydraulique	12		
Houille		11,742	1,255
Maïs	182,330	19,688	118,426
Faïence	5		
Poisson		2	
Fleur de farine	11,964	13,846	16,224
Meubles		3	
Verre	9	3	
Foin, pressé		563	
Peaux, etc			41
Chevaux	1	1	3
Fer, chemin de fer		1,192	
" en gueuse	5	1,559	
" tout autre	2,020	1,725	
Saindoux et huile de saindoux			1,348
Farines, de toutes sortes		500	46,456
Mélasse	167		
Avoine	12,373	1,454	14,351
Huile, en barils	23		1,005
Pois	3,020	10	
Lard	1		390
Guenilles	4		
Seigle	8,323	647	
Sel		80	
Graines, de toutes sortes	20		78
Acier	542	11,317	498
Sucre	1		165
Tabac		1	
Blé	254,763	51,587	16,467
Laine		8	900
Marchandises, non énumérées	376	54	3,990
Barils, vides			10
Bois de chauffage, sur navires			165
Bois, scié, sur navires	657	1,286	78,397
Bardeaux		94	40
Bois de construction, carré, sur navires		55,588	
" " en radeaux	1,200		
Articles en bois			12
Total	479,442	172,950	311,349

†523 tonnes de cette quantité de pommes ont payé plein péages par sections sur le canal Welland, et conséquemment n'apparaissent pas à l'état d'entier parcours du canal Welland.

*De ce montant 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, furent emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1896.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1897.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Produits agricoles, légumes			32
Cendres	133		
Orge			14,173
Briques		739	845
Argile, chaux et sable	38	430	
Houille		9,803	
Maïs	*264,396	11,103	115,689
Graine de lin	3,293	169	
Fleur de farine	1,029	211	7,237
Meubles	1	5	
Verre	53	9	
Foin, pressé			301
Chevaux	1	1	3
Peaux, etc.			23
Fer, chemin de fer		6,241	965
" en gueuse		2,828	
" tout autre	7,564	6,143	
Saindoux et huile de saindoux			1,444
Farines, toutes sortes		699	41,644
Mélasse	9		
Avoine	*6,847	3,046	15,233
Huile, en barils	112	51	198
Pois	*2,078	3	
Lard			243
Seigle	8,435	48	
Sel	216		
Pierre, pour la taille		330	
Graines, toutes sortes			299
Acier	375	4,680	
Sucre			31
Spiritueux, bière, etc.	46		
Tabac	51		
Blé	*278,498	†39,057	12,661
Laine			197
Marchandises, non énumérées	1,214	347	3,591
Bois de chauffage, sur navires		12	
Cercles	257	8	
Bois de service, scié, sur navires	478	1,158	69,710
Mâts " "			403
" " en radeaux		5	
Traverses de chemin de fer, sur navires		999	
Piquets, etc. "		4	
Bois de construction, carré "	1,207	81,117	1,040
Douves et fonds, barils	4,716		
Articles en bois, etc			1
Total	581,047	169,246	285,963

* Sur cette quantité de maïs, 573 tonnes ont été transportées à Ogdensburg et Prescott en 1896, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1897.

* Sur cette quantité d'avoine, 50 tonnes sont passées par Prescott en 1896 et ensuite par Montréal en 1897, et les rapports de Sainte-Catherine démontrent que 170 tonnes sont descendues directement ; de cela, 136 tonnes sont descendues à Montréal.

* Sur cette quantité de pois, 230 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine.

* De cette quantité de blé, 624 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine, et 7,072 tonnes descendues à Kingston et Prescott en 1896, et jusqu'à Montréal en 1897.

† Sur cette quantité, 1,079 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1898.	Ton'x.	Ton'x.	Tonx'.
Produits agricoles, légumes	56		
Cendres	73		
Orge	3,960	1,417	6,909
Ciment et chaux hydraulique			300
Argile, chaux et sable	52	1	
Houille		4,536	759
Maïs	*310,498	13,338	116,317
Graine de lin	5,687	9	
Fleur de farine	653		4,212
Meubles			2
Verre	75		
Chevaux	4		
Fer, chemin de fer		674	770
" en gueuse		4,187	
" tout autre	6,217	257	324
" minerai		13,433	
Saindoux et huile de saindoux			3,671
Farines, toutes sortes			22,626
Mélasse	56		
Avoine	3,975	625	12,729
Huile, en barils	1,141	15	119
Peinture			3
Pois	260		45
Lard			1,271
Seigle	*16,133	39	
Sel	144	644	
Graines, de toutes sortes			44
Spiritueux, bière, etc	4		34
Acier	1,351	3,122	2,951
Pierre, pour la taille		554	
Suif			359
Blé	*184,706	15,860	8,612
Laine			89
Marchandises, non énumérées	866	25	3,828
Bois de chauffage, sur navires		747	
Bois de service, scié, "	3,065	2,840	72,897
Traverses de chemin de fer		190	
Bardeaux		11	
Bois carré	329	48,369	
Total	539,305	110,893	258,871

* De cette quantité de maïs, 2,340 tonnes ont été transportées à Ogdensburg et Prescott en 1897, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1898.

* De cette quantité de seigle, 45 tonnes ont été transportées à Prescott en 1897, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1898.

* De cette quantité de blé, 4,165 tonnes ont été transportées à Kingston en 1897, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1898.

U.—État indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	....	....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
*Avoine	....	....	12,050
Pois	362	....	....
Seigle	....	....	....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315
1888.			
Orge	....	....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
*Avoine	....	....	26,510
Pois	....	54	....
Seigle	....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	† 40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	....	....	....
Maïs	195,350	11,200	147,045
*Avoine	320	....	27,492
Pois	....	....	....
Seigle	1,284	634	....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	111,509	99,808
Total	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge	....	....	6,519
Maïs	150,999	11,584	180,842
Avoine	879	73	27,030
Pois	....	....	14
Seigle	1,120	1	....
Blé	75,515	5,241	31,527
Total du grain	228,513	16,899	‡245,932
Autres articles	7,459	127,502	81,901
Total	235,972	144,301	327,833

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Welland, 14,921 tonneaux sur la quantité de grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

‡ De cette quantité de grain 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	....	....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Avoine	....	....	52,823
Pois	390	....	....
Seigle	64,978	969	....
Blé	159,785	692	32,097
Total du grain	277,692	6,805	220,527
Transbordés à Ogdensburg pour Montréal	+17,817	....	−17,817
Total	295,509	....	202,710
Autres articles	14,084	47,510	96,682
Grand total	309,593	54,315	299,392
1892.			
Orge	....	....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Avoine	....	....	36,935
Pois	524	....	....
Seigle	9,119	273	....
Blé	194,281	5,373	26,950
Total du grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée pour Montréal	* 4,341	4,341	....
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Total	267,485	69,886	330,403
1893.			
Orge	600	1,110	16,751
Maïs	278,564	5,752	156,776
Avoine	9,761	1,090	20,313
Pois	....	....	....
Seigle	3,669	1	1
Blé	209,212	17,602	29,117
Total du grain	501,806	25,555	222,958
Autres articles	6,210	68,182	170,790
Total	508,016	93,737	393,748
1894.			
Orge	258	....	28,095
Maïs	60,661	3,243	105,329
Avoine	175	107	27,621
Pois	....	....	....
Seigle	....	....	....
Blé	212,557	13,349	42,934
Total du grain	273,651	16,699	203,979
Autres articles	18,540	63,982	169,091
Total	292,191	80,681	373,070

*Cette quantité de blé a été transportée de Kingston à Ogdensburg, emmagasinée dans les élévateurs et subséquemment transbordée pour Montréal.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	959	....	7,730
Maïs	70,265	2,912	91,743
Avoine	1,654	123	16,442
Seigle	....	....	....
Blé	*158,643	29,061	17,908
Total du grain	231,491	32,096	133,823
Autres articles	35,168	79,850	113,212
Total	266,659	111,946	247,035
1896.			
Orge	240	....	11,128
Maïs	182,330	19,688	118,426
Avoine	12,373	1,454	14,351
Pois	3,020	10	....
Seigle	8,323	647	....
Blé	254,763	51,587	16,467
Total du grain	†461,049	73,386	160,372
Autres articles	18,393	99,564	150,977
Total	479,442	172,950	311,349
1897.			
Orge	....	....	14,173
Maïs	264,396	11,103	115,689
Avoine	6,847	3,046	15,233
Pois	2,078	3	....
Seigle	8,435	48	....
Blé	278,498	39,057	12,661
Total du grain	‡560,254	53,257	157,756
Autres articles	20,793	115,989	128,207
Total	581,047	169,246	285,963
1898.			
Orge	3,960	1,417	6,909
Maïs	310,498	13,338	116,317
Avoine	3,975	625	12,729
Pois	260	....	45
Seigle	16,133	39	....
Blé	184,706	15,860	8,612
Total du grain	**519,532	31,279	144,612
Autres articles	19,773	79,614	114,259
Total	539,305	110,893	258,871

* De ce montant, 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là et transportées pour Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, furent emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1895.

† De ce montant, 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, furent emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1896.

‡ De cette quantité 7,695 tonnes sont descendues en 1896, et furent transbordées pour Montréal en 1897.

** De cette quantité 6,550 tonnes sont descendues en 1897, et furent transbordées pour Montréal en 1898.

REVENU DES

ÉTAT COMPARATIF pour les années

—	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland, 1897	....	....	11 98	9,217 52	20,735 71
" 1898	....	....	0 47	14,721 18	30,259 38
Augmentation	....	....	....	5,503 66	9,523 67
Diminution	....	....	11 51	....	....
Canaux du Saint-Laurent, 1897	....	150 00	....	374 61	11,955 97
" 1898	....	75 00	....	2,857 12	14,427 08
Augmentation	....	....	....	2,482 51	2,471 11
Diminution	....	75 00	....	....	....
Canal Chambly, 1897	....	....	....	18 07	3,995 00
" 1898	....	....	....	30 84	3,125 07
Augmentation	....	....	....	12 77	....
Diminution	....	....	....	....	869 93
Canaux de l'Ottawa, 1897	....	....	....	1,107 28	5,661 67
" 1898	....	....	....	35 13	5,888 45
Augmentation	....	....	....	....	226 78
Diminution	....	....	....	1,072 15	....
Canal Rideau, 1897	....	....	....	....	580 11
" 1898	....	....	....	20 16	567 63
Augmentation	....	....	....	20 16	....
Diminution	....	....	....	....	12 48
Canal Saint-Pierre, 1897	0 78	....	17 18	30 44	215 57
" 1898	3 32	....	5 98	92 78	311 29
Augmentation	2 54	....	....	62 34	95 72
Diminution	....	....	11 20	....	....
Canal de la Vallée de la Trent, 1897	....	....	0 25	38 22	76 69
" 1898	....	....	31 15	66 23	117 30
Augmentation	....	....	30 90	28 01	40 61
Diminution	....	....	....	....	....
Canal Murray, 1897	....	....	....	1 79	71 81
" 1898	....	....	....	38 40	77 39
Augmentation	....	....	....	36 61	5 58
Diminution	....	....	....	....	....
Canal du Saut Sainte-Marie, 1897	....	....	....	....	....
" 1898	....	....	....	....	....
Augmentation	....	....	....	....	....
Diminution	....	....	....	....	....
Total, augmentation	2 54	....	8 19	7,073 91	11,481 06
Total, diminution	....	75 00	....	....	....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 8 juin 1899.

CANAUX.

terminées le 31 décembre 1897 et 1898.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
20,598 37	27,907 44	26,773 32	31,104 78	26,720 52	21,125 73	4,455 86	188,651 23
22,435 01	20,870 53	24,287 40	19,676 04	20,769 33	12,676 47	3,019 60	168,715 41
1,836 64	....	....	....	....	....	....	....
....	7,036 91	2,485 92	11,428 74	5,951 19	8,449 26	1,436 26	19,935 82
12,749 37	13,302 41	13,392 10	13,235 20	12,764 42	11,575 80	188 50	89,688 38
13,957 50	17,128 92	17,685 67	15,010 03	15,174 10	10,659 43	66 56	107,041 41
1,208 13	3,826 51	4,293 57	1,774 83	2,409 68	....	....	17,353 03
....	....	....	....	....	916 37	121 94	....
4,179 83	4,035 68	3,358 46	3,174 93	2,606 66	1,939 90	....	23,308 53
3,476 53	3,489 03	2,810 83	2,981 09	2,468 06	944 61	....	19,326 06
....	....	....	....	....	....	....	....
703 30	546 65	547 63	193 84	138 60	995 29	....	3,982 47
7,846 53	5,959 58	4,566 18	3,688 72	2,607 22	2,603 10	....	34,040 28
5,911 00	6,283 53	6,471 90	4,624 60	4,217 60	3,496 41	....	36,928 62
....	323 95	1,905 72	935 88	1,610 38	893 31	....	2,888 34
1,935 53	....	....	....	....	....	....	....
868 14	1,308 82	1,408 85	1,020 23	891 21	247 41	0 32	6,325 09
782 70	697 14	891 53	668 32	601 61	693 68	....	4,922 77
....	....	....	....	....	446 27	....	....
85 44	611 68	517 32	351 91	289 60	....	0 32	1,402 32
391 63	422 98	361 49	468 54	423 10	335 21	189 78	2,856 70
352 47	348 71	440 86	457 35	358 66	326 28	186 62	2,884 32
....	....	79 37	....	....	....	....	27 62
39 16	74 27	....	11 19	64 44	8 93	3 16	....
160 67	285 30	238 98	189 33	175 61	68 60	....	1,233 65
228 67	232 22	214 52	133 16	104 31	49 07	....	1,176 63
68 00	....	....	....	....	....	....	....
....	53 08	24 46	56 17	71 30	19 53	....	57 02
73 30	115 15	148 52	93 79	79 97	70 68	....	655 01
68 61	100 42	148 42	88 67	97 69	64 41	....	684 01
....	....	....	....	17 72	....	....	29 00
4 69	14 73	0 10	5 12	....	6 27	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
344 65	....	2,703 23	....	....	....	....	....
....	4,186 86	....	9,336 26	2,477 35	9,056 07	1,561 68	5,079 64

Total pour l'année 1897. .... 346,758 87
Total pour l'année 1898.. 341,679 23

RICHARD DEVLIN, *compilateur de la statistique des canaux.*

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de céréales et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1897 et 1898.

	Céréales.								Bois.	Total.
	Fleur.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Sarrasin.	Toutes autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1897	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	....	44,674	72,270	889,184
do 1898	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	....	23,182	80,574	800,757
Augmentation	....	....	47,246	....	....	....	....	....	8,304	....
Diminution	3,478	117,069	....	1,887	7,659	7,644	....	21,492	....	88,427
Canaux du Saint-Laurent, 1897	3,951	322,937	272,541	4,800	58,169	22,832	6,537	43,365	32,796	767,928
do 1898	26,094	274,335	501,836	6,496	53,048	25,976	3,051	25,036	21,744	937,616
Augmentation	22,143	....	229,295	1,696	....	3,144	....	....	....	169,688
Diminution	....	48,602	....	....	5,121	....	3,486	18,329	11,052	....
Canal Chambly, 1897	552	....	....	....	2,666	....	....	313	53,838	57,369
do 1898	460	1	....	....	3,894	....	....	1,292	26,606	32,253
Augmentation	....	1	....	....	1,228	....	....	979	....	....
Diminution	92	....	....	....	....	....	....	....	27,232	25,116
Canaux de l'Ottawa, 1897	7	....	....	5	1,623	8	189	417	399,583	401,832
do 1898	41	225	....	40	2,158	10	59	602	442,382	445,517
Augmentation	34	225	....	35	535	2	....	185	42,799	43,685
Diminution	....	....	....	....	....	....	130	....	....	....
Canal Rideau, 1897	518	625	155	6	448	5	153	150	32,029	34,089
do 1898	335	264	93	4	1,393	8	110	204	21,556	23,967
Augmentation	....	....	....	....	945	3	....	54	....	....
Diminution	183	361	62	2	....	....	43	....	10,473	10,122

Canal Saint-Pierre, 1897	2,846	68	25	39	1,256			2,534	5,434	12,202
do 1898	2,177				894			1,888	4,955	9,914
Augmentation										
Diminution	669	68	25	39	362			646	479	2,288
Canaux de la Vallée de la Trent, 1897	20	49			8			31	1,807	1,915
do 1898		417			3			2	1,662	2,084
Augmentation		368								169
Diminution	20				5			29	145	
Canal Murray, 1897		243		65	43	340	70	1,268	443	2,472
do 1898	29	320	12	644	162	215	154	1,370	429	3,335
Augmentation	29	77	12	579	119		84	102		863
Diminution						125			14	
Canal du Saut-Sainte-Marie, 1896	121,526	537,775	7,213	15,991	15,277	5,698		21,629	13,015	738,124
do 1897	94,099	292,398	21,524	6,305	13,869	15,814		15,290	22,701	482,000
Augmentation			14,311			10,116			9,686	
Diminution	27,427	245,377		9,686	1,408			6,339		256,124
Total, augmentation			290,777			20,784			11,394	
Total, diminution	9,672	410,833		9,304	11,728		3,575	45,515		167,672

Total pour l'année 1897	2,905,115
do 1898	2,737,443

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.

N° (A) 1.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.		20			23			53	23	73	96	3 45	14 60	18 05
Pommes	11	239							11	239	250	1 65	5 99	7 64
Produits agricoles, non énumérés, légumes	5	37		400				19	5	456	461	0 75	31 20	31 95
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge						6,909		5,377		12,286	12,286		1,228 60	1,228 60
Briques	43								43		43	4 86		4 86
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydrauliq.	53					300			53	300	353	1 24	60 00	61 24
Argile, chaux et sable	105	50						439	105	489	594	1 98	21 50	23 48
Houille					156,055	759	986	4,536	157,041	5,295	162,336	31,408 20	1,059 00	32,467 20
Maïs	7	36	5			150,667		287,146	12	437,849	437,861	1 14	43,782 21	43,783 35
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie	19				1				20		20	3 00		3 00
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson	44				44				88		88	13 20		13 20
Lin et chanvre					135				135		135	20 25		20 25
Fleur de farine		743				4,212		623		5,578	5,578		990 84	990 84
Meubles	4	1	7			2			11	3	14	1 13	0 43	1 56
Gypse														
Verrerie (de toutes sortes)	34	2						73	34	75	109	3 92	15 00	18 92
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux	2				2	2		2	4	4	8	0 34	0 80	1 14

Peaux vertes et salées, cornes et sabots					93				93		93	13 95		13 95
Glace														
Fer, chemin de fer						770		674		1,444	1,444		288 80	288 80
" en gueuse	74	74						4,187	74	4,261	4,335	1 38	839 25	840 63
" tout autre	508	18	48		15	324		6,474	571	6,816	7,387	84 74	1,360 05	1,444 79
Minerai de fer		575						12,858		13,433	13,433		671 65	671 65
Cryolithe ou min. chimique et autre min., exc. le fer														
Saindoux et huile de saind	8					3,671			8	3,671	3,679	1 20	734 20	735 40
Farines, de toutes sortes						22,626				22,626	22,626		4,525 20	4,525 20
Viandes, autres que le lard	23								23		23	3 19		3 19
Marbre					205				205		205	30 75		30 75
Manille					119				119		119	17 85		17 85
Mélasse	3				36			56	39	56	95	5 85	11 20	17 05
Clous	127								127		127	13 44		13 44
Avoine	8	162			3	12,729		4,600	11	17,491	17,502	0 90	1,749 10	1,750 00
Huile, en barils	20				1	119		1,156	21	1,275	1,296	1 59	255 00	256 59
Tourteaux oléagineux														
Pois	1					45		260	1	305	306	0 02	30 50	30 52
Pommes de terre														
Lard	11					1,271			11	1,271	1,282	1 65	254 20	255 85
Peinture	22					3			22	3	25	0 57	0 60	1 17
Poix et goudron	11								11		11	1 26		1 26
Guenilles														
Seigle						1,197		14,930		16,127	16,127		1,612 70	1,612 70
Graine de lin								5,676		5,696	5,696		569 69	569 60
Résine														
Sel	7	773			4			15	11	788	799	0 74	157 60	158 34
Pierre, pour la taille								554		554	554		110 80	110 80
" brute														
" impropre à la taille, non ouvrée	361	60							361	60	421	19 86	3 00	22 86
Graines, de toutes sortes	24				50	44			74	44	118	8 89	8 80	17 69
Moutons														
Cendre de soude	10								10		10	0 20		0 20
Acier					183	2,951		4,473	183	7,424	7,607	27 45	1,484 80	1,512 25
Sucre	128		32		5,261				5,421		5,421	801 12		801 12
Spiritueux, bière, etc	96	9	27		195	34		4	318	47	365	44 71	7 83	52 54
Tabac, brut														
Suif					175	359			175	359	534	26 25	71 80	98 05
Etain	6				34				40		40	5 22		5 22
Térébenthine	1								1		1	0 15		0 15
Blé	391	79,989	943			11,268		115,056	1,334	206,313	207,647	98 02	20,612 93	20,710 95
Blanc de plomb														
Blanc de céruse	1								1		1	0 02		0 02
Laine						89				89	89		17 80	17 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,122	1,310	61		47,710	3,828		891	49,893	6,029	55,922	7,291 23	976 85	8,268 08
Encre														

N° (A) 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des. cente.	Montée.	Des. cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	c.
Barils, vides	14	1			6				20	1	21	3 02	0 18	3 20
Courbes, pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauff., sur navires.	6	6,250			156				162	6,250	6,412	10 70	346 16	356 86
" " en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.		4,063	540	20,053		52,844		3,074	540	80,034	80,574	97 05	14,314 70	14,411 75
" " en rad														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Trav. de ch. de fer, sur nav.		190								190	190		30 04	30 04
" " en rad														
Billots de sciage	341	1,913	917	504					1,258	2,417	3,675	19 13	134 41	153 54
Douves et fonds, barils				40						40	40		3 20	3 20
" " pipes														
" " Ind. occ.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		12								12	12		7 28	7 28
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de con., carré, sur nav.	200	9,712						39,186	200	48,898	49,098	3 75	7,305 10	7,308 85
" " en rad.	30								30		30	0 85		85
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	7				10				17		17	6 80		6 80
Total, fret payant péages.	4,888	106,239	2,580	20,997	210,516	277,023	986	512,412	218,970	916,671	1,135,641	40,108 61	105,705 50	145,814 11

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Briques	34		36						70		70			
Ciment et chaux hydrauliq.	413		583						996		996			
Argile, chaux et sable	130		14						144		144			
Faïence et poterie	15		18						33		33			
Poisson			9						9		9			
Verrerie	58		92						150		150			
Chevaux	1								1		1			
Fer, tout autre	142		557						699		699			
Saindoux et huile de saind.	2								2		2			
Clous	60		169						229		229			
Huile	3		12						15		15			
Peinture	6		29						35		35			
Poix et goudron	7		30						37		37			
Sel	5		30						35		35			
Graines de toutes sortes	29		27						56		56			
Cendre de soude	24		64						88		88			
Acier	3		16						19		19			
Pierre, pour la taille	31								31		31			
Sucre	109		457						566		566			
Ferblanc	3		234						237		237			
Blanc de céruse	48		45						93		93			
Whisky, etc.	50		48						98		98			
Marchandises	282		511						793		793			
Grand total du fret	6,343	106,239	5,561	20,997	210,516	277,023	986	512,412	223,406	916,671	1,140,077			

Total des péages sur navires		10,580 65	11,648 14	22,228 79
" passagers		273 95	281 22	555 17
" articles en franchise	$665.40			
Total des péages		50,963 21	117,634 86	168,598 07
Amendes				75 00
*Dommages				
Droits de havre				42 34
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		50,963 21	117,634 86	168,715 41

* Montant des dommages non compris ci-dessus, $276.06.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1898.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° A (2)—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		20			23			53	23	73	96	3 45	14 60	18 05
Pommes	11								11		11	1 65		1 65
Produits agricoles non énumérés, légumes	5	37						19	5	56	61	0 75	11 20	11 95
Produits agricoles non énumerés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge						6,909		5,377		12,286	12,286		1,228 60	1,228 60
Briques	30								30		30	4 50		4 50
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydrauliq.						300				300	300		60 00	60 00
Argile, chaux et sable								53		53	53		10 60	10 60
Houille					156,055	759	986	4,536	157,041	5,295	162,336	31,408 20	1,059 00	32,467 20
Maïs			5			150,667		287,146	5	437,813	437,818	0 75	43,781 30	43,782 05
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie	19				1				20		20	3 00		3 00
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson	44				44				88		88	13 20		13 20
Lin et chanvre					135				135		135	20 25		20 25
Fleur de farine		30				4,212		623		4,865	4,865		973 00	973 00
Meubles			7			2			7	2	9	1 05	0 40	1 45
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	25	2						73	25	75	100	3 75	15 00	18 75
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux					2	2		2	2	4	6	0 30	0 80	1 10

Peaux vertes et salées, cornes et sabots					93				93		93	13 95		13 95
Glace														
Fer, chemin de fer						770		674		1,444	1,444		288 80	288 80
" en gueuse								4,187		4,187	4,187		837 40	837 40
" tout autre	501		48		15	324		6,474	564	6,798	7,362	84 60	1,359 60	1,444 20
Minerai de fer		575						12,858		13,433	13,433		671 65	671 65
Cryolithe ou minerai chim. et autre min., exc. le fer														
Saindoux et huile de saind.	8					3,671			8	3,671	3,679	1 20	734 20	735 40
Farines, de toutes sortes						22,626				22,626	22,626		4,525 20	4,525 20
Viandes, autres que le lard	21								21		21	3 15		3 15
Marbre					205				205		205	30 75		30 75
Manille					119				119		119	17 83		17 85
Mélasse	3				36			56	39	56	95	5 85	11 20	17 05
Clous	84								84		84	12 60		12 60
Avoine					3	12,729		4,600	3	17,329	17,332	0 45	1,732 90	1,733 35
Huile, en barils	8				1	119		1,156	9	1,275	1,284	1 35	255 00	256 35
Tourteaux oléagineux														
Pois						45		260		305	305		30 50	30 50
Pommes de terre														
Lard	11					1,271			11	1,271	1,282	1 65	254 20	255 85
Peinture	1					3			1	3	4	0 15	0 60	0 75
Poix et goudron	8								8		8	1 20		1 20
Guenilles														
Seigle						1,197		14,930		16,127	16,127		1,612 70	1,612 70
Graine de lin								5,696		5,696	5,696		569 60	569 60
Résine														
Sel		773			4			15	4	788	792	0 60	157 60	158 20
Pierre, pour la taille								554		554	554		110 80	110 80
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, de toutes sortes	7				50	44			57	44	101	8 55	8 80	17 35
Moutons														
Cende de soude														
Acier					183	2,951		4,473	183	7,424	7,607	27 45	1,484 80	1,512 25
Sucre	36		32		5,261				5,329		5,329	799 35		799 35
Spiritueux, bière, etc	73		27		195	34		4	295	38	333	44 25	7 60	51 85
Tabac, brut														
Suif					175	359			175	359	534	26 25	71 80	98 05
Etain					34				34		34	5 10		5 10
Térébenthine	1								1		1	0 15		0 15
Blé		78,689	12			11,268		115,056	12	205,013	205,025	1 80	20,501 30	20,503 10
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine						89				89	89		17 80	17 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	624		61		47,710	3,828		891	48,395	4,719	53,114	7,259 25	943 80	8,203 05
Ecorce														

N° (A) 2.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Barils, vides	14				6				20		20	3 02		3 02
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur nav.		747			156				156	747	903	10 40	49 80	60 20
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.		2,831	540	20,053		52,844		3,074	540	78,802	79,342	97 05	14,176 22	14,273 27
" en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
" " en radeaux														
Trav. de ch. de f., sur nav.		190								190	190		30 04	30 04
" en rad.														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
" pipes														
" Ind. occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		11								11	11		6 90	6 90
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
" " en radeaux														
Bois de const., car., sur nav		9,512						39,186		48,698	48,698		7,301 35	7,301 35
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	7				10				17		17	6 80		6 80
Total, fret payant péages.	1,541	93,417	732	20,053	210,516	277,023	986	512,026	213,775	902,519	1,116,294	39,925 62	104,906 66	144,832 28

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Briques	34		36						70		70			
Ciment et chaux hydraul.	413		583						996		996			
Argile, chaux et sable	130		14						144		144			
Faïence et poterie	15		18						33		33			
Poisson			9						9		9			
Verre	58		92						150		150			
Chevaux	1								1		1			
Fer, tout autre	142		557						699		699			
Saindoux et huile de saind.	2								2		2			
Clous	60		169						229		229			
Huiles	3		12						15		15			
Peinture	6		29						35		35			
Poix et goudron	7		30						37		37			
Sel	5		30						35		35			
Graines, toutes autres	29		27						56		56			
Cendre de soude	24		64						88		88			
Acier	3		16						19		19			
Pierre ouvrée	31								31		31			
Sucre	109		457						566		566			
Etain	3		234						237		237			
Blanc de céruse	48		45						93		93			
Whisky, etc	50		48						98		98			
Marchandises	282		511						793		793			
Grand total, fret	2,996	93,417	3,713	20,053	210,516	277,023	936	512,026	218,211	902,519	1,120,730			
Total, péages sur navires												10,352 62	11,321 60	21,674 22
" passagers												103 05	113 65	216 70
" articles en franchise											$ 665 40			
Total des péages												50,381 29	116,341 91	166,723 20

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 3—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages —montée.	Montant des péages —descente	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		239								239	239		5 99	5 99
Produits agricoles, non énumérés, légumes				400						400	400		20 00	20 00
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	13								13		13	0 36		0 36
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydraul	53								53		53	1 24		1 24
Argile, chaux et sable	105	50						386	105	436	541	1 98	10 90	12 88
Houille														
Maïs	7	36							7	36	43	0 39	0 91	1 30
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie														
Bois de teint. et mat. tinct														
Poisson														
Lin et chanvre														
Farine		713								713	713		17 84	17 84
Meubles	4	1							4	1	5	0 08	0 03	0 11
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	9								9		9	0 17		0 17
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux	2								2		2	0 04		0 04

Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														
Fer, chemin de fer														
" en gueuse	74	74							74	74	148	1 38	1 85	3 23
" toút autre	7	18							7	18	25	0 14	0 45	0 59
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim. et autre min., excp. le fer														
Saindoux et huile de saind.														
Farines, de toutes sortes														
Viandes, autres que le lard.	2								2		2	0 04		0 04
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	43								43		43	0 84		0 84
Avoine "	8	162							8	162	170	0 45	16 20	16 65
Huile (en barils)	12								12		12	0 24		0 24
Tourteaux oléaginaux														
Pois	1								1		1	0 02		0 02
Pommes de terre														
Lard														
Peinture	21								21		21	0 42		0 42
Poix et goudron	3								3		3	0 06		0 06
Guenilles														
Seigle														
Graine de lin														
Résine														
Sel	7								7		7	0 14		0 14
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille non ouvrée	361	60							361	60	421	19 86	3 00	22 86
Graines, de toutes sortes	17								17		17	0 34		0 34
Moutons														
Cendre de soude	10								10		10	0 20		0 20
Acier														
Sucre	92								92		92	1 77		1 77
Spiritueux, bière, etc.	23	9							23	9	32	0 46	0 23	0 69
Tabac, brut														
Suif														
Etain	6								6		6	0 12		0 12
Térébenthine														
Blé	391	1,300	931						1,322	1,300	2,622	96 22	111 63	207 85
Blanc de plomb														
Blanc de céruse	1								1		1	0 02		0 02
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,498	1,310							1,498	1,310	2,808	31 98	33 05	65 03
Ecorce														

N° (A) 3.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Barils vides		1								1	1		0 18	0 18
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauff., sur navires.	6	5,503							6	5,503	5,509	0 30	296 36	296 66
" en radeaux.														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.		1,232								1,232	1,232		138 48	138 48
" en radeaux.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de c. de f., sur navires														
" " en radeaux														
Billots de sciage	341	1,913	917	504					1,258	2,417	3,675	19 13	134 41	153 54
Douves et fonds, barils				40						40	40		3 20	3 20
" " pipes														
" " Indes occ.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		1								1	1		0 38	0 38
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de con., carré, sur nav.	200	200							200	200	400	3 75	3 75	7 50
" " en rad.	30								30		30	0 85		0 85
Traverses														

Articles en bois et bois en partie fabriqué........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	... .	....	.. . .	....	....
Total, fret payant péages	3,347	12,822	1,848	944	....	....	....	386	5,195	14,152	19,347	182 99	798 84	981 83
Total, péages sur navires........												228 03	326 54	554 57
" passagers...												170 90	167 57	338 47
Total, péages												581 92	1,292 95	1,874 87

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 15 octobre 1898.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 4.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1897.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	....	22	....	....	....	....	....	....	....	22	22	....	4 40	4 40
Pommes	4	1,762	....	....	....	....	....	....	4	1,762	1,766	0 28	251 39	251 67
Produits agricoles non énumérés, légumes	444	2,105	....	....	....	....	....	....	444	2,105	2,549	52 27	224 96	277 23
Produits agricoles non énumérés, animaux	1,008	1,832	....	479	....	....	18	956	1,026	3,267	4,293	51 59	440 64	492 23
Instruments aratoires	71	1	....	....	....	....	....	....	71	1	72	10 61	0 10	10 71
Orge	....	2,536	....	....	....	....	....	....	....	2,536	2,536	....	213 59	213 59
Briques	7,882	185	36	....	....	....	133	....	8,051	185	8,236	418 54	6 95	425 49
Os	....	18	....	....	....	....	....	....	....	18	18	....	1 32	1 32
Soufre	770	....	....	....	....	....	....	....	770	....	770	78 23	....	78 23
Sarrasin	103	2,948	....	....	....	....	....	....	103	2,948	3,051	2 58	190 25	192 83
Ciment et chaux hydrauliq.	15,790	224	668	....	....	....	....	....	16,458	224	16,682	1,542 40	10 60	1,553 00
Argile, chaux et sable	12,347	8,418	14	31	....	....	3,033	200	15,394	8,649	24,043	607 98	420 00	1,027 98
Houille	....	38,891	....	....	....	275	....	149,796	....	188,962	188,962	....	27,253 65	27,253 65
Maïs	729	182,643	....	....	....	28	....	3,488	729	186,159	186,888	18 68	8,801 56	8,820 24
Bestiaux	18	316	....	....	....	....	....	....	18	316	334	1 18	24 12	25 30
Coton brut	10	....	....	....	....	....	....	....	10	....	10	0 98	....	0 98
Faïence et poterie	110	7	22	....	....	....	....	....	132	7	139	24 24	1 10	25 34
Bois de teint. et mat. tinct.	14	8	....	4	....	....	4	....	18	12	30	3 00	0 75	3 75
Poisson	43	16	8	....	....	....	....	....	51	16	67	5 41	0 61	6 02
Lin et chanvre	4	35	....	....	....	....	....	....	4	35	39	0 15	2 63	2 78
Fleur de farine	1,486	23,955	....	....	....	....	....	....	1,486	23,955	25,441	74 09	1,850 10	1,924 19
Meubles	279	916	33	....	....	....	....	173	312	1,089	1,401	54 63	153 40	208 03
Gypse	1,236	....	....	....	....	....	....	....	1,236	....	1,236	16 05	....	16 05
Verrerie (de toutes sortes)	478	49	89	....	....	....	....	....	567	49	616	109 81	5 65	115 46
Foin pressé	168	554	....	....	....	....	....	....	168	554	722	6 77	38 05	44 82
Cochons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chevaux	226	469	....	....	....	....	....	....	226	469	695	11 52	32 53	44 05

Peaux vertes et salées, cornes et sabots		10								10	10		1 36	1 36
Glace														
Fer, chemin de fer	82	306						420	82	726	808	3 65	63 69	67 34
" en gueuse	10	1,449					322		332	1,449	1,781	13 32	191 45	404 77
" tout autre	4,224	1,283	564		125		1,227	80	6,140	1,363	7,503	520 50	81 44	601 94
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre min'rai, exc. le fer														
Saindoux et huile de saind.	74	1,500							74	1,500	1,574	7 35	117 22	124 57
Farines, de toutes sortes	196	2,721							196	2,721	2,917	10 90	192 64	203 54
Viandes, autres que le lard	6	340							6	340	346	0 60	25 48	26 48
Marbre	3								3		3	0 39		0 39
Manille	9	2							9	2	11	0 90	0 10	1 00
Mélasse	1,042	260							1,042	260	1,302	86 72	13 00	99 72
Clous	2.265	687	127						2,392	687	3,079	330 07	35 65	365 72
Avoine	874	48,199							874	48,199	49,073	22 00	2,142 22	2.164 22
Huile, en barils	473	700	23				34		530	700	1,230	89 00	88 75	177 75
Tourteaux oléagineux	6	4,001							6	4,001	4,007	0 35	300 14	300 49
Pois	450	19,506							450	19,506	19,956	11 28	1,687 76	1,699 04
Pommes de terre	120	17							120	17	137	11 27	2 04	13 31
Lard	186	1,816							186	1,816	2,002	18 08	133 63	151 71
Peinture	293	156	69				3	10	365	166	531	66 12	13 25	79 37
Poix et goudron	257	122	30				210		497	122	619	53 01	18 60	71 61
Guenilles	160	104							160	104	264	21 80	19 85	41 65
Seigle		9,928						560		10,488	10,488		815 47	815 47
Graine de lin		13,081								13,081	13,081		654 05	654 05
Résine	17	10					1,721		1,738	10	1,748	104 15	0 50	104 65
Sel	2,591	43	33						2,624	43	2,667	292 77	1 65	294 42
Pierre, pour la taille	242	1,908	1,908						242	1,908	2,150	5 84	129 99	135 83
" ouvrée	537	100							537	100	637	58 64	10 00	68 64
" impropre à la taille, non ouvrée		468								468	468		12 00	12 00
Graines, de toutes sortes	5,239	276	16						5,255	276	5,531	236 36	19 36	255 72
Moutons	1	72							1	72	73	0 06	5 45	5 51
Cendre de soude	971	340	54						1,025	340	1,365	203 39	66 50	269 89
Acier	904	6	14					815	918	821	1,739	127 20	61 37	188 57
Sucre	6,150	4,059	466						6,616	4,059	10,675	1,291 17	402 40	1,693 57
Spiritueux, bière, etc.	328	139	54						382	139	521	68 89	24 20	93 09
Tabac, brut	9	8							9	8	17	0 88	0 30	1 18
Suif		294								294	294		22 06	22 06
Etain	1,509	44	461						1,970	44	2,014	385 29	5 20	390 49
Térébenthine	4	23					208		211	23	234	11 00	1 15	12 15
Blé	1,804	88,377							1,804	88,377	90,181	47 37	4,757 58	4,804 95
Blanc de plomb	65	39	1				26		92	39	131	14 22	1 95	16 17
Blanc de céruse	488	17	44						532	17	549	103 72	0 85	104 59
Laine	24	14							24	14	38	3 49	2 10	5 57
Tous autres effets et marchandises non énumérés	7,460	7,444	548	81	266	554	623	107	8,897	8,186	17,083	1,275 93	1,033 99	2,309 92
Ecorce														

N° (A) 4.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Barils, vides	177	103				15			177	118	295	18 33	7 99	26 32
Courbes														
Flottes	52	1,246							52	1,246	1,298	1 23	21 81	23 04
Bois de chauff., sur navires	2,316	6,198						174	2,316	6,372	8,688	38 60	113 80	152 40
" en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	12,297	4,023		25	7	90		151	12,304	4,289	16,593	349 00	119 92	468 92
" " en rad.	51	1,892							51	1,892	1,943	2 25	85 46	87 71
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	66								66		66	2 48		2 48
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		16,107								16,107	16,107		402 05	402 05
Traverses, sur navires	57								57		57	1 14		1 14
" en radeaux														
Billots de sciage	262	7,706							262	7,706	7,968	6 00	175 72	181 72
Douves et fonds, barils		48								48	48		0 96	0 96
" pipes														
" Indes occ.														
Douves, saloirs														
Bardeaux	3	18							3	18	21	0 80	2 93	3 73
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de con., carré, sur nav.	264	109							264	109	373	9 90	1 92	11 82
" en rad.	80	3,455							80	3,455	3,535	2 00	86 50	88 50
Traverses		1,200								1,200	1,200		7 42	7 42
Articles en bois et bois en partie fabriqué	64	5							64	5	69	18 00	1 00	19 00
Total, fret payant péages	97,981	519,889	3,374	620	398	962	7,562	156,930	109,315	678,401	787,716	9,038 40	54,112 22	63,150 62

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :														
Cendre		48						25		73	73			
Orge		3,960								3,960	3,960			
Argile, chaux et sable		37						15		52	52			
Maïs		281,578						33,370		314,948	314,948			
Graine de lin		5,687								5,687	5,687			
Farine		293						360		653	653			
Verrerie		25						50		75	75			
Chevaux		3						1		4	4			
Fer (tout autre)		1,410						4,807		6,217	6,217			
Marchandises		476						390		866	866			
Mélasse		39						17		56	56			
Avoine		3,975								3,975	3,975			
Huiles		370						771		1,141	1,141			
Pois		260								260	260			
Seigle		15,152						336		15,488	15,488			
Sel		144								144	144			
Acier		499						852		1,351	1,351			
Légumes, tous autres		56								56	56			
Blé		179,881						4,273		184,154	184,154			
Whisky, etc								4		4	4			
Bois de serv., scié, sur nav.		2,802						263		3,065	3,065			
Bois de construct., en rad.		329								329	329			
Houille, en franchise, par arrêté en conseil	74,197						20,619		94,816		94,816			
Art. en fr. pour la const. des canaux, p.arr. en c., 1884 :														
Pierre brute		10,341								10,341	10,341			
Marchandises		20								20	20			
Bois de serv., scié, sur nav.		143								143	143			
Trav. de ch. de fer, sur nav.		68								68	68			
Houille		1,100						2,372		3,472	3,472			
Grand total, fret	172,178	1,028,585	3,374	620	398	962	28,181	204,836	204,131	1,235,003	1,439,134			
Total des péages sur navires												13,392 48	11,356 74	24,749 22
" " passagers												855 51	2,099 58	2,955 09
" " articles en franchise											$61,427.47			
Total des péages												23,286 39	67,568 54	90,854 93
Amendes														197 00
*Dommages														
Quaiage et emmagasinage														2,300 15
Autres recettes														13,689 33
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau														107,041 41

*Montant des dommages non compris ci-dessus, $382.51.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 4.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		22								22	22		4 40	4 40
Pommes		1,622								1,622	1,622		243 30	243 30
Produits agricoles, non énumérés, légumes	255	1,152							255	1,152	1,407	38 25	172 80	211 05
Produits agricoles, non énumérés, animaux		1,503						956		2,459	2,459		368 85	368 85
Instruments aratoires														
Orge		2,001								2,001	2,001		200 10	200 10
Briques	441		36						477		477	71 55		71 55
Os														
Soufre	60								60		60	9 00		9 00
Sarrasin		1,537								1,537	1,537		153 70	153 70
Ciment et chaux hydrauliq.	6,183	19	628						6,811	19	6,830	1,021 65	2 85	1,024 50
Argile, chaux et sable	52	522	14						66	522	588	9 90	78 30	88 20
Houille		37,193						138,416		175,609	175,609		26,341 05	26,341 05
Maïs		1,736						3,488		5,224	5,224		522 40	522 40
Bestiaux		9								9	9		1 35	1 35
Coton, brut														
Faïence et poterie	47	4	22						69	4	73	13 80	0 80	14 60
Bois de teint. et mat. tinct.	14	1							14	1	15	2 80	0 20	3 00
Poisson	9		8						17		17	2 55		2 55
Lin et chanvre														
Fleur de farine	1	1,230							1	1,230	1,231	0 15	184 50	184 65
Meubles	174	470	28					153	202	623	825	40 60	124 60	165 20
Gypse	2								2		2	0 30		0 30
Verrerie (de toutes sortes)	405	16	89						494	16	510	98 80	3 20	102 00
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux	2	100							2	100	102	0 30	15 00	15 30

Peaux vertes et salées, cornes et sabots		8								8	8		1 20	1 20
Glace														
Fer, chemin de fer	3	184							3	184	187	0 45	27 60	28 05
" en gueuse	5	1,448							5	1,448	1,453	0 75	191 41	192 16
" tout autre	1,622	234	564						2,186	234	2,420	327 90	35 10	363 00
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., exc. le fer														
Saindoux et huile de saind.	2	126							2	126	128	0 30	18 90	19 20
Farines, de toutes sortes		47								47	47		7 05	7 05
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse	33								33		33	6 60		6 60
Clous	621	4	127						748	4	752	149 60	0 80	150 40
Avoine		11,033								11,033	11,033		1,103 40	1,103 40
Huile, en barils	263	246	23						286	246	532	57 20	49 20	106 40
Tourteaux oléagineux														
Pois		15,960								15,960	15,960		1,596 10	1,596 10
Pommes de terre	43	10							43	10	53	6 45	1 50	7 95
Lard														
Peinture	186	23	69					10	255	33	288	51 00	6 60	57 60
Poix et goudron	132	82	30						162	82	244	32 40	16 40	48 80
Guenilles	46	95							46	95	141	9 20	19 00	28 20
Seigle		6,205						560		6,765	6,765		676 50	676 50
Graine de lin														
Résine	10								10		10	2 00		2 00
Sel	1,003		33						1,036		1,036	155 40		155 40
Pierre, pour la taille														
" ouvrée	211								211		211	42 20		42 20
" impropre à la taille, non ouvrée		45								45	45		3 60	3 60
Graines, de toutes sortes	325	8	16						341	8	349	51 15	1 20	52 35
Moutons														
Cendre de soude	951	330	54						1,005	330	1,335	201 00	66 00	267 00
Acier	798		14						812		812	121 80		121 80
Sucre	5,346	21	466						5,812	21	5,833	1,162 40	4 20	1,166 60
Spiritueux, bière, etc	177	115	54						231	115	346	46 20	23 00	69 20
Tabac, brut														
Suif														
Etain	1,335	20	461						1,796	20	1,816	359 20	4 00	363 20
Térébenthine	3								3		3	0 60		0 60
Blé		14,242								14,242	14,242		1,424 20	1,424 20
Blanc de plomb	46		1						47		47	9 40		9 40
Blanc de céruse	444		44						488		488	97 60		97 60
Laine	23	14							23	14	37	3 45	2 10	5 55
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,831	2,595	544					15	4,375	2,610	6,985	875 00	522 00	1,397 00
Ecorce														

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c
Barils, vides	55								55		55	9 56		9 56
Courbes														
Flottes														
Bois de chauff., sur navires														
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	814	20							814	20	834	72 75	1 80	74 55
" en rad.														
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur nav.														
" en rad.														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
" pipes														
" Indes occ.														
Douves et saloirs, barils														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux		18								18	18		0 54	0 54
Bois de con., carré, sur nav.														
" en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	30								30		30	12 00		12 00
Total, fret payant péages	26,003	102,270	3,325					143,598	29,328	245,868	275,196	5,173 21	34,220 80	39,394 01

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland:—														
Cendre		48						25		73	73			
Orge		3,960								3,960	3,960			
Argyle, chaux et sable		37						15		52	52			
Maïs		278,930						31,568		310,498	310,498			
Graine de lin		5,687								5,687	5,687			
Fleur de farine		293						360		653	653			
Verrerie		25						50		75	75			
Chevaux		3						1		4	4			
Fer (tout autre)		1,410						4,807		6,217	6,217			
Marchandises		476						390		866	866			
Mélasse		39						17		56	56			
Avoine		3,975								3,975	3,975			
Huiles		370						771		1,141	1,141			
Pois		260								260	260			
Seigle		15,152						336		15,488	15,488			
Sel		144								144	144			
Acier		499						852		1,351	1,351			
Légumes, tous autres		56								56	56			
Blé		179,881						4,273		184,154	184,154			
Whisky								4		4	4			
Bois, scié, sur navires		2,802						263		3,065	3,065			
Bois de const., carré, en rad.		329								329	329			
Houille, en franchise, par ordre en conseil	400								400		400			
Grand total, fret	26,403	596,646	3,325					187,330	29,728	783,976	813,704			
Total, péages sur navires												8,302 03	8,868 15	17,170 18
" " passagers												414 00	1,332 80	1,746 80
" " articles en franchise											$54,546 99			
Total, péages												13,889 24	44,421 75	58,310 99

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1898.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du reveuu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes	4	140							4	140	144	0 28	8 09	8 37
Produits agricoles, non énumérés, légumes	189	953							198	953	1,142	14 02	52 16	66 18
Produits agricoles, non énumérés, animaux	1,008	329		479			18		1,026	808	1,834	51 59	71 79	123 38
Instruments aratoires	71	1							71	1	72	10 61	0 10	10 71
Orge		535								535	535		13 49	11 49
Briques	7,441	185					133		7,574	185	7,759	346 99	6 95	353 94
Os		18								18	18		1 32	1 32
Soufre	710								710		710	69 23		69 23
Sarrasin	103	1,411							103	1,411	1,514	2 58	36 55	39 13
Ciment et chaux hydraul	9,607	205	40						9,647	205	9,852	520 75	7 75	528 50
Argile, chaux et sable	12,295	7,896		31			3,033	200	15,328	8,127	23,455	598 08	341 70	939 78
Houille		1,698				275		11,380		13,353	13,353		912 60	912 60
Maïs	729	180,907				28			729	180,935	181,664	18 68	8,279 16	8,297 84
Bestiaux	18	307							18	307	325	1 18	22 77	23 95
Coton, brut	10								10		10	0 98		0 98
Faïence et poterie	63	3							63	3	66	10 44	0 30	10 74
Bois de teint. et mat. tinctor		7		4			4		4	11	15	0 20	0 55	0 75
Poisson	34	16							34	16	50	2 86	0 61	3 47
Lin et chanvre	4	35							4	35	39	0 15	2 63	2 78
Fleur de farine	1,485	22,725							1,485	22,725	24,210	73 94	1,665 60	1,739 54
Meubles	105	446	5					20	110	466	576	14 03	28 80	42 83
Gypse	1,234								1,234		1,234	15 75		15 75
Verre, de toutes sortes	73	33							73	33	106	11 01	2 45	13 46
Foin (pressé)	168	554							168	554	722	6 77	38 05	44 82
Cochons														
Chevaux	224	369							224	369	593	11 22	17 53	28 75

Peaux vertes et salées, cornes et sabots		2								2	2		0 16	0 16
Glace														
Fer, chemin de fer	79	122						420	79	542	621	3 20	36 09	39 29
" en gueuse	5	1					322		327	1	328	12 57	0 04	12 61
" tout autre	2,602	1,049			125		1,227	80	3,954	1,129	5,083	192 60	46 34	238 94
Minerai de fer														
Cyolithe ou minerai chim., et autre min., exc. le fer														
Saindoux et huile de saind.	72	1,374							72	1,374	1,446	7 05	98 32	105 37
Farines, de toutes sortes	196	2,674							196	2,674	2,870	10 90	185 59	196 49
Viandes, autres que le lard.	6	340							6	340	346	0 60	25 48	26 08
Marbre	3								3		3	0 39		0 39
Manille	6	2							9	2	11	0 90	0 10	1 00
Mélasse	1,009	260							1,009	260	1,269	80 12	13 00	93 12
Clous	1,644	683							1,644	683	2,327	180 47	34 85	215 32
Avoine	874	37,166							874	37,166	38,040	22 00	1,038 82	1,060 82
Huile, (en barils)	210	454					34		244	454	698	31 80	39 55	71 35
Tourteaux oléagineux	6	4,001							6	4,001	4,007	0 35	300 14	300 49
Pois	450	3,546							450	3,546	3,996	11 28	91 66	102 94
Pommes de terre	77	7							77	7	84	4 82	0 54	5 36
Lard	186	1,816							186	1,816	2,002	18 08	133 63	151 71
Peinture	107	133					3		110	133	243	15 12	6 65	21 77
Poix et goudron	125	40					210		335	40	375	20 61	2 20	22 81
Guenilles	114	9							114	9	123	12 60	0 85	13 45
Seigle		3,723								3,723	3,723		138 97	138 97
Graine de lin		13,081								13,081	13,081		654 05	654 05
Résine	7	10					1,721		1,728	10	1,738	102 15	0 50	102 65
Sel	1,588	43							1,588	43	1,631	137 37	1 65	139 02
Pierre, pour la taille	242	1,908							242	1,908	2,150	5 84	129 99	135 83
" ouvrée	326	100							326	100	426	16 44	10 00	26 44
" impropre à la taille, non ouvrée		423								423	423		8 40	8 40
Graines, de toutes sortes	4,914	268							4,914	268	5,182	185 21	18 16	203 37
Moutons	1	72							1	72	73	0 06	5 45	5 51
Cendre de soude	20	10							20	10	30	2 39	0 50	2 89
Acier	106	6						815	106	821	927	5 40	61 37	66 77
Sucre	804	4,038							804	4,038	4,842	128 77	398 20	526 97
Spiritueux, bière, etc	151	24							151	24	175	22 69	1 20	23 89
Tabac (brut)	9	8							9	8	17	0 88	0 30	1 18
Suif		294								294	294		22 06	22 06
Etain	174	24							174	24	198	26 09	1 20	27 29
Térébenthine		23					208		208	23	231	10 40	1 15	11 55
Blé	1,804	74,135							1,804	74,135	75,939	47 37	3,333 38	3,380 75
Blanc de plomb	19	39					26		45	39	84	4 82	1 95	6 77
Blanc de céruse	44	17							44	17	61	6 12	0 85	6 97
Laine	1								1		1	0 04		0 04
Tous autres effets et marchandises non énumérées.	3,629	4,849	4	81	266	554	623	92	4,522	5,576	10,098	400 93	511 99	912 92
Ecorce														

Nº (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.	$ c.	$ c.
Barils, vides	122	103				15			122	118	240	8 77	7 99	16 76
Courbes														
Flottes	52	1,246							52	1,246	1,298	1 23	21 81	23 04
Bois de chauff., sur navires.	2,316	6,198						174	2,316	6,372	8,688	38 60	113 80	152 40
" en radeaux.														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	11,483	4,003		25	7	90		151	11,490	4,269	15,759	276 25	118 12	394 37
" " en rad..	51	1,892							51	1,892	1,943	2 25	85 46	87 71
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	66								66		66	2 48		2 48
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		16,107								16,107	16,107		402 05	402 05
Traverses, sur navires	57								57		57	1 14		1 14
" en radeaux														
Billots de sciage	262	7,706							262	7,706	7,968	6 00	175 72	181 72
Douves et fonds, barils		48								48	48		0 96	0 96
" " pipes														
" " Indes occ.														
Douves, saloirs														
Bardeaux	3	18							3	18	21	0 80	2 93	3 73
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., car., sur nav.	264	91							264	91	355	9 90	1 38	11 28
" " en rad..	80	3,455							80	3,455	3,535	2 00	86 50	88 50
Traverses		1,200								1,200	1,200		7 42	7 42
Articles en bois et bois en partie fabriqué	34	5							34	5	39	6 00	1 00	7 00
Total fret payant péages.	71,978	417,619	49	620	398	962	7,562	13,332	79,987	432,533	512,520	3,865 19	19,891 42	23,756 61

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Blé		2,648						1,802		4,450	4,450			
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	73,797						20,619		94,416		94,416			
Articles en franchise pour la construction des canaux, A.C. 1894:														
Pierre, impropre à la taille		10,341								10,341	10,341			
Marchandises		20								20	20			
Bois, scié, sur navires		143								143	143			
Tra. de ch. de fer, sur nav.		68								68	68			
Houillle		1,100						2,372		3,472	3,472			
Grand total, fret	145,775	431,939	49	620	398	962	28,181	17,506	174,403	451,027	625,430			
Total des péages sur navires												5,090 45	2,488 59	7,579 04
" " passagers												441 15	766 78	1,208 29
" " articles en franchise											$6,880 48			
Total des péages												9,397 15	23,146 79	32,543 94

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 7.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		72								72	72	4 30
Produits agricoles, non énumérés, légumes		25								25	25	1 58
" " " animaux		2,743								2,743	2,743	248 36
Instruments aratoires	1	5							1	5	6	1 00
Orge		40								40	40	3 75
Briques	206	150							206	150	356	13 12
Os		6								6	6	0 48
Soufre												
Sarrasin		59								59	59	5 42
Ciment et chaux hydraulique		180								180	180	3 60
Argile, chaux et sable	135	2,505							135	2,505	2,640	60 17
Houille												
Maïs												
Bestiaux	3	902							3	902	905	70 39
Coton (brut)												
Poterie et faïence												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		3								3	3	0 22
Lin et chanvre												
Fleur de farine		41								41	41	3 89
Meubles	5	23							5	23	28	3 68
Gypse												
Verrerie (de toutes sortes)												
Foin (pressé)	5	229							5	229	234	20 71
Cochons		116								116	116	8 75
Chevaux	23	259							23	259	282	12 34
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		13								13	13	1 18
Glace												

Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	2	29							2	29	31	2 75
Minerai de fer												
Cryolithe, minerai chim., et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux		6								6	6	0 28
Farines, de toutes sortes		9								9	9	0 66
Viandes, autres que le lard		3								3	3	0 30
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous	1								1		1	0 14
Avoine		2,158								2,158	2,158	182 06
Huile (en barils)												
Tourteaux oléagineux		2								2	2	0 20
Pois		330								330	330	26 00
Pommes de terre		191								191	191	12 91
Lard		13								13	13	0 92
Peinture	1								1		1	0 05
Poix et goudron		13								13	13	2 47
Guenilles		113								113	113	20 57
Seigle		10								10	10	0 98
Graine de lin												
Résine												
Sel		1								1	1	0 10
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes	1	3							1	3	4	0 24
Moutons		381								381	381	32 47
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	2								2		2	0 28
Spiritueux, bière, etc.		1								1	1	0 19
Tabac (brut)										5	5	0 30
Suif		5										
Etain												
Térébenthine												
Blé		225								225	225	21 94
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine		16								16	16	1 60
Tous autres effets et marchandises non énumérés	9	434							9	434	443	71 46
Ecorce												
Barils, vides		28								28	28	3 29
Courbes pour bâtiments												
Flottes	300	29,565							300	29,565	29,865	245 43
Bois de chauffage, sur navires	135	20,457		779					135	21,236	21,371	828 95
" en radeaux		3,598								3,598	3,598	30 20
Cercles		2								2	2	0 24

N° (A) 7.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	59	386,874		54,525					59	441,399	441,458	30,864 91
" " en radeaux		829								829	829	7 21
Mâts, espars, et poteax de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux		20								20	20	0 25
Traverses de chemin de fer, sur navires		2,547		569						3,116	3,116	464 26
" " en radeaux												
Billots de sciage	513	7,825							513	7,825	8,338	175 84
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		86								86	86	17 59
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		1,160								1,160	1,160	12 18
" " en radeaux		3,060								3,060	3,060	38 75
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	1,401	467,365		55,873					1,401	523,238	524,639	33,530 91
En franchise par arrêté du Conseil, 27 juin 1890.												
Flottes		17,200								17,200	17,200	
Bois de chauffage, en radeaux		150								150	150	
Bois de service, scié, en radeaux		95								95	95	
Bois de construction, carré, en radeaux		4,540								4,540	4,540	
Billots de sciage		3,362								3,362	3,362	
Fret, grand total	1,401	492,712		55,873					1,401	548,585	549,986	

Total des péages sur navires		3,214 82
" passagers		175 43
" articles en franchise	$280 07	
Autres recettes		8 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		36,928 62

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		812						81		893	893	87 64
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques										680	680	68 00
Os			298					680	298		298	29 80
Soufre			7,029					923	7,029	923	7,952	795 20
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	4							143	4	143	147	9 70
Argile, chaux et sable	590	64						4,175	590	4,239	4,829	548 59
Houille	24							79,355	24	79,355	79,379	7,847 93
Maïs												
Bestiaux	4	126							4	126	130	4 59
Coton, brut												
Faïence et poterie		1						4		5	5	0 50
Bois de teinture et matières tinctoriales								10		10	10	1 00
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	460								460		460	15 56
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé	23	3,491							23	3,491	3,514	127 64
Cochons												
Chevaux	9	41							9	41	50	2 20
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												

DOC. DE LA SESSION No 10

" en gueuse								160		160	160	16 00
" tout autre	70	1						2,054	70	2,055	2,125	232 09
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chim. et autre min., excepté le fer.												
Saindoux et huile de saindoux		4								4	4	0 40
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	8								8		8	0 27
Clous												
Avoine	4	3,890							4	3,890	3,894	132 52
Huile (en barils)		2						46		48	48	4 77
Tourteaux oléagineux												
Pois	1	375							1	375	376	12 67
Pommes de terre	9	10	4						13	10	23	1 48
Lard												
Peinture								6		6	6	0 60
Poix et goudron		3						287		290	290	44 80
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin												
Résine								2,384		2,384	2,384	265 57
Sel	160							487	160	487	647	54 08
Pierre, pour la taille												
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes	9								9		9	0 34
Moutons		54								54	54	2 06
Cendre de soude		29								29	29	2 90
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc		2								2	2	0 20
Tabac (brut)												
Suif												
Etain												
Térébenthine		21						238		259	259	25 90
Blé	1								1		1	0 04
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	923	340	3,003					2,456	3,926	2,796	6,722	539 70
Ecorce												
Barils, vides		6						3		9	9	1 34
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	258	930	127,004						127,262	930	128,192	4,256 31
do en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Bois de service, sur navires	3,811	70	22,725						26,536	70	26,606	1,568 08
do en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
do do en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires			1,120						1,120		1,120	89 47
do do en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds de barils												
do pipes												
do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	17								17		17	5 34
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	4								4		4	0 60
do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
do do en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	6,389	10,272	161,183					93,492	167,572	103,764	271,336	16,795 88

Total, péages sur navires	2,477 99
do passagers	52 19
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	19,326 06

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	1	115							1	115	116	2 83
Produits agricoles non énumérés, légumes	1	1							1	1	2	0 06
do do animaux	126	499							126	499	625	17 74
Instruments aratoires	23	54							23	54	77	8 46
Orge	4								4		4	0 10
Briques	103	61							103	61	164	4 07
Os	3								3		3	0 08
Soufre, brut												
Sarrasin	5	105							5	105	110	3 20
Ciment et chaux hydraulique	643	20							643	20	663	16 68
Argile, chaux et sable	5,563	18							5,563	18	5,581	130 79
Houille		1,665						9,144		10,809	10,809	400 04
Maïs	3	90							3	90	93	2 34
Bestiaux		2								2	2	0 06
Coton, brut												
Faïence et poterie	10	24							10	24	34	3 31
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	12								12		12	0 40
Lin et chanvre												
Fleur de farine	101	234							101	234	335	8 71
Meubles	7	21							7	21	28	2 52
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	41	6							41	6	47	4 26
Foin (pressé)	86								86		86	2 05
Cochons												
Chevaux	8	9							8	9	17	0 51
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	5	1							5	1	6	0 16
Glace		40								40	40	0 67
Fer, chemin de fer												
" en gueuse	6								6		6	0 28

Nº (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Fer, tout autre	388	26							388	26	414	11 73
Minerai de fer												
Cryolithe, minerai chim., et autre min., except. le fer		20								20	20	1 00
Saindoux et huile de saindoux	45	7							45	7	52	1 26
Farines, de toutes sortes		28								28	28	0 67
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille	7	1							7	1	8	0 70
Mélasse	112								112		112	9 80
Clous	93	1							93	1	94	10 04
Avoine	244	1,149							244	1,149	1,393	71 90
Huile, en barils	84	42							83	42	125	12 18
Tourteaux oléagineux		1								1	1	0 03
Pois		3								3	3	0 07
Pommes de terre	21	36							21	36	57	1 65
Lard	75	21							75	21	96	2 61
Peinture	23								23		23	2 67
Poix et goudron	18	1							18	1	19	1 70
Guenilles	3	13							3	13	16	1 42
Seigle		8								8	8	0 38
Graine de lin												
Résine	2								2		2	0 18
Sel	931	328							931	328	1,259	33 77
Pierre, pour la taille	2								2		2	0 05
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée	23								23		23	0 28
Graines, de toutes sortes	10	2							10	2	12	0 30
Moutons												
Cendre de soude	3								3		3	0 26
Acier	12								12		12	0 29
Sucre	436	36							436	36	472	42 54
Spiritueux, bière, etc	41	20							41	20	61	5 45
Tabac, brut	4								4		4	0 10
Suif												

Etain	6								6		6	0 54
Térébenthine												
Blé	3	261							3	261	264	6 16
Blanc de plomb	10	1							10	1	11	0 99
Blanc de céruse	4								4		4	0 36
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	723	394	5					5	728	399	1,127	115 67
Ecorce	4								4		4	0 10
Barils, vides	7	10							7	10	17	1 12
Courbes pour bâtiments												
Flottes	380	40							380	40	420	17 85
Bois de chauffage, sur navires	4,980	528							4,980	528	5,508	101 05
" en radeaux	12								12		12	0 26
Cercles												
Echalas à houblon	42								42		42	6 00
Bois de service, scié, sur navires	1,811	3,437	6,734	9,106					8,545	12,543	21,088	1,880 93
" " en radeaux	468								468		468	44 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	1,427		544						1,971		1,971	220 28
" " en radeaux	343								343		343	36 50
Billots de sciage		75								75	75	1 70
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	119	42							119	42	161	28 00
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	4	2							4	2	6	0 13
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	60								60		60	1 12
Traverses	80								80		80	0 51
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	19,810	9,498	7,283	9,106				9,149	27,093	27,753	54,846	3,286 42
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	100								100		100	
Grand total, fret	19,910	9,498	7,283	9,106				9,149	27,193	27,753	54,946	

Total des péages sur navires		1,396 49
" passagers		111 10
" houille en franchise	$2.68	
Quaiage et emmagasinage		8 44
Autres recettes		120 32
* Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		4,922 77

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 15 octobre 1899.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	18	1							18	1	19	0 19
Produits agricoles non énumérés, légumes	133								133		133	1 33
" " animaux	9								9		9	0 09
Instruments aratoires	4								4		4	0 04
Orge												
Briques												
Os												
Soufre, brut												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	50	967							50	967	1,017	10 17
Argile, chaux et sable		894								894	894	8 94
Houille	308	37,233							308	37,233	37,541	375 41
Maïs												
Bestiaux	38								38		38	0 38
Coton, brut												
Faïence et poterie	2								2		2	0 02
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	64	1,607							64	1,607	1,671	16 71
Lin et chanvre												
Fleur de farine	1,827	61					289		2,116	61	2,177	21 77
Meubles												
Gypse		1,119								1,119	1,119	11 19
Verrerie (de toutes sortes)												
Foin (pressé)	1,319	5							1,319	5	1,324	13 24
Cochons												
Chevaux												
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer	1						20		21		21	0 21

Fer en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer												
Cryolithe ou miner. chim. et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes	423	4					101		524	4	528	5 28
Viandes, autres que le lard	4								4		4	0 04
Marbre												
Manille												
Mélasse	142	6							142	6	148	1 48
Clous	4								4		4	0 04
Avoine	878	16							878	16	894	8 94
Huile, en barils	73	29					14		87	29	116	1 16
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre	1,317	24							1,317	24	1,341	13 41
Lard	15	4							15	4	19	0 19
Peinture	1								1		1	0 01
Poix et goudron												
Guenilles												
Lin et chanvre												
Seigle												
Résine												
Sel	423	48							423	48	471	4 71
Pierre, pour la taille		75					4		4	75	79	0 79
" ouvrée		3,250								3,250	3,250	32 50
" impropre à la taille, non ouvrée		3,390								3,390	3,390	33 90
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude	2								2		2	0 02
Acier												
Sucre	51								51		51	0 51
Spiritueux, bière, etc	22								22		22	0 22
Tabac, brut												
Suif	9								9		9	0 09
Etain	28								28		28	0 28
Térébenthine	3								3		3	0 03
Blé												
Blanc de plomb	3								3		3	0 03
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,895	42					314		2,209	42	2,251	22 51
Ecorce												
Barils, vides		14								14	14	0 14
Courbes pour bâtiments	7								7		7	0 07
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	203	421							203	421	624	6 24
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Bois de service, scié, sur navires	4,907	47							4,907	47	4,954	49 54
" " en radeaux	1								1		1	0 01
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	20	23							20	23	43	0 43
" " " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires												
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	30	6							30	6	36	0 36
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	178	35							178	35	213	2 13
" en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	15								15		15	0 15
Total, fret payant péages	14,427	49,321					742		15,169	49 1	64,490	644 90
Total des péages sur navires												2,231 42
Autres recettes												8 00
Revenu total												2,884 32

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires		1								1	1	0 03
Orge												
Briques	10	237							10	237	247	2 77
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux	104	2							104	2	106	1 06
Coton (brut)												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine												
Meubles												
Gypse												
Verrerie (de toutes sortes)												
Foin (pressé)												
Cochons	136								136		136	1 36
Chevaux	2	4							2	4	6	0 06
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Fer en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chimiq. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine	3								3		3	0 03
Huile (en barils)												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre	2								2		2	0 02
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons	1								1		1	0 01
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac (brut)												

Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé	417								417		417	4 17
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	31	120							31	120	151	4 53
Ecorce	36								36		36	1 40
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	1,304	3,418							1,304	3,418	4,722	27 50
Bois de chauffage, sur navires	13,985	1,806							13,985	1,806	15,791	166 75
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,161	398							1,161	398	1,559	27 58
" " en radeaux	37	66							37	66	103	6 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires	13								13		13	0 50
" " en radeaux	291								291		291	11 50
Billots de sciage	3,383	448							3383	448	3,831	33 57
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	251	9							251	9	260	22 63
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	21,167	6,509							21,167	6,509	27,673	311 47

Total, péages sur navires	589 76
do passagers	193 40
Autres recettes	82 00
Revenu total, à part les loyers des chutes d'eau	1,176 63

RICHARD DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 15 octobre 1899.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	204	82							204	82	286	5 49
Produits agricoles, non énumérés, légumes	18	102							48	102	150	3 19
" " animaux		1								1	1	0 02
Instruments aratoires		1								1	1	0 03
Orge	300	344							300	344	644	12 10
Briques	147								147		147	2 79
Os												
Soufre												
Sarrasin	36	118							36	118	154	2 90
Ciment et chaux hydraulique	268	14	27						295	14	309	5 86
Argile, chaux et sable												
Houille	80	660						549	80	1,209	1,289	24 21
Maïs	12								12		12	0 23
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	12	24							12	24	36	0 92
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1								1		1	0 02
Lin et chanvre	6								6		6	0 12
Fleur de farine		9						20		29	29	0 55
Meubles	161	18	5					1	166	19	185	4 88
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	41								41		41	1 03
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	6								6		6	0 12
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer	1								1		1	0 02

" en gueuse		253								253	253	4 75
" tout autre	92	302	36					280	128	582	710	13 37
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chim., et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux		21								21	21	0 40
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	4								4		4	0 10
Clous	7	2	14						21	2	23	0 59
Avoine	60	102							60	102	162	3 05
Huile (en barils)	34	128	10						44	128	172	4 32
Tourteaux oléagineux												
Pois	72	943							72	943	1,015	19 10
Pommes de terre	69								69		69	1 32
Lard												
Peinture	17		8						25		25	0 65
Poix et goudron	10								10		10	0 25
Guenilles	32	8							32	8	40	1 00
Seigle	28	187							28	187	215	4 07
Graine de lin	1								1		1	0 02
Résine												
Sel	58							15	58	15	73	1 39
Pierre, pour la taille												
" ouvrée	16								16		16	0 40
" impropre à la taille, non ouvrée	300	15					53		353	15	368	3 68
Graines, toutes sortes	100	6	3						103	6	109	2 07
Moutons												
Cendre de soude	309		5						314		314	7 86
Acier	29								29		29	0 55
Sucre	752	18	10						762	18	780	19 54
Spiritueux, bière, etc.	12	38	7						19	38	57	1 43
Tabac (brut)												
Suif												
Etain	7								7		7	0 18
Térébenthine												
Blé	48	272							48	272	320	6 06
Blanc de plomb	9								9		9	0 23
Blanc de céruse	113								113		113	2 83
Laine	4								4		4	0 08
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,660	1,599	5					16	1,665	1,615	3,280	82 25
Ecorce												
Barils, vides	9								9		9	23
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	255		195						450		450	3 76
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Bois de service, scié, sur navires	241	....	188	....	....	....	....	....	429	....	429	4 82
" " en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Traverses de chemin de fer, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Billots de sciage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves et fonds, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" pipes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" Indes occidentales	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves, saloirs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bardeaux	....	....	18	....	....	....	....	....	18	....	18	1 50
Piquets et perches pour clôture, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de construction, carré, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " en radeaux	....	3,140	....	....	....	....	....	....	....	3,140	3,140	39 25
Traverses	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois, et bois en partie fabriqué	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, fret payant péages	5,671	8,407	531	....	....	....	53	881	6,255	9,288	15,543	295 58

Total des péages sur navires	230 21
" passagers	158 22
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	684 01

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 15 octobre 1898.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 13—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, pendant la saison de navigation de 1898.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse											
Pommes	15		809						824		824
Produits agricoles non énumérés, légumes	2								2		2
" " animaux											
Instruments aratoires											
Orge						6,305				6,305	6,305
Briques	11		46		228				285		285
Os											
Soufre, brut											
Sarrasin											
Ciment et chaux hydraulique	363	8	62						425	8	433
Argile, chaux et sable		1,284		3						1,287	1,287
Houille, bitumineuse	1,902				526,869	680	42,666	950	571,437	1,630	573,067
" anthracite					57,513	3,000	6,932		64,445	3,000	67,445
Maïs						17,548		3,976		21,524	21,524
Bestiaux	18		5	3					23	3	26
Coton, brut											
Faïence et poterie	36		14						50		50
Bois de teinture et matières tinctoriales											
Poisson		30		484		188		16		718	718
Lin et chanvre								93		93	93
Fleur de farine	41	10,436			5	54,648		28,969	46	94,053	94,099
Meubles	9	3	75			2	1	4	85	9	94
Gypse											
Verrerie, de toutes sortes	12		63						75		75
Foin, pressé	174	2	220		204	26	55		653	28	681
Cochons	2		2						4		4
Chevaux	51		15	2		6		1	66	9	75
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots					110	82		3	110	85	195
Glace											

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, pendant la saison de navigation de 1898—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Fer, chemin de fer	217				6,626		1,905		8,748		8,748
" en gueuse						1,676				1,676	1,676
" tout autre	508		79		2,644				3,231		3,231
Minerai de fer						1,831,731				1,831,731	1,831,731
" de cuivre						3,489		26		3,515	3,515
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., excep. le fer											
Saindoux et huile de saindoux	2		25						27		27
Farines, de toutes sortes	1					14,259		152	1	14,411	14,412
Viandes, autres que le lard	1								1		1
Marbre	16								16		16
Manille											
Mélasse	2								2		2
Clous	81		581		1,025				1,687		1,687
Avoine	130		42			12,422		1,275	172	13,697	13,869
Huile, en barils	17	1	574		3		30	89	624	90	714
Tourteaux oléagineux											
Pois											
Pommes de terre		26				23	3		3	49	52
Lard	11								11		11
Peinture			22						22		22
Poix et goudron											
Guenilles											
Seigle						14,406		1,408		15,814	15,814
Lin et chanvre						18,987		418		19,405	19,405
Résine											
Sel	656		522		3,448				4,626		4,626
Pierre, pour la taille	282		12		2,199				2,493		2,493
" ouvrée			1						1		1
" impropre à la taille, non ouvrée	2				2,280				2,282		2,282
Graines, de toutes sortes	4								4		4
Moutons			6						6		6
Cendre de soude											

Acier	1								1		1
Sucre	65		145		380				590		590
Spiritueux, bière, etc	319		136						455		455
Tabac, brut											
Suif								2		2	2
Etain	25								25		25
Térébenthine											
Blé		94,053		9,655		137,284		51,406		292,398	292,398
Blanc de plomb	11		3						14		14
Blanc de céruse	38								38		38
Laine						700		30		730	730
Tous autres effets et marchandises non énumérés	9,215	196	5,692	24	13,526	4,013	25	340	28,458	4,573	33,031
Ecorce											
Barils, vides								3		3	3
Courbes pour bâtiments											
Flottes											
Bois de chauffage, sur navires		381		2,200		2,212	12	789	12	5,582	5,594
do en radeaux		81								81	81
Cercles	12								12		12
Echalas à houblon											
Bois de service, scié, sur navires	2,133	599	9			19,950	10		2,152	20,549	22,701
do en radeaux											
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires											
do do en radeaux											
Traverses de chemin de fer, sur navires											
do do en radeaux											
Billots de sciage	72	1,244	47		1,134	1,053	14		1,267	2,297	3,564
Douves et fonds, barils											
do pipes											
do Indes occidentales											
Douves, saloirs											
Bardeaux	1					2,310		215	1	2,525	2,526
Piquets et perches, pour clôtures, sur navires											
do do en radeaux											
Bois de construction, carré, sur navires					400	136		1,200	400	1,336	1,736
do do en radeaux	43								43		43
Traverses											
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2		114						116		116
Total	16,503	108,344	9,321	12,371	618,594	2,147,136	51,653	91,365	696,071	2,359,216	3,055,287

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

ANNEXE

N° (A) 14.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ c.		$ c.		$ c.
Navires à vapeur canadiens	382,698	4,521 40	702,438	4,608 39	74,075	227 49
" américains	705,765	10,585 21	56,180	368 60	222	3 02
Voiliers canadiens	135,880	2,868 34	1,628,762	18,147 99	23,638	251 09
" américains	188,544	4,253 84	127,554	1,624 24	154,771	1,996 39
Total, classe n° 1	1,412,887	22,228 79	2,514,934	24,749 22	252,706	2,477 99
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	33,267	555 17	61,656	2,955 09	3,260	52 19
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Brique	43	4 86	8,236	425 49	680	68 00
Soufre	......	....	770	78 23	7,952	795 20
Ciment et chaux hydraulique	353	61 24	16,682	1,553 00	147	9 70
Argile, chaux et sable	594	23 48	24,043	1,027 98	4,829	548 59
Poisson	88	13 20	67	6 02	....	....
Gypse	......	....	1,236	16 05	....	....
Fer, chemin de fer	1,444	288 80	808	67 34	....	....
" en gueuse	4,335	840 63	1,781	204 77	160	16 00
" tout autre	7,387	1,444 79	7,503	601 94	2,125	232 09
Acier	7,607	1,512 25	1,739	188 57	....	....
Sel	799	158 34	2,667	294 42	647	54 08
Pierre, pour la taille	554	110 80	2,150	135 83	....	....
Pommes	250	7 64	1,776	251 67	893	87 64
Orge	12,286	1,228 60	2,536	213 59	....	....
Sarrasin	....	....	3,051	192 83	....	....
Maïs	437,861	43,783 35	186,888	8,820 24	....	....
Coton, brut	....	....	10	0 98	....	....
Lin et chanvre	135	20 25	39	2 78	....	....
Fleur de farine	5,578	990 84	25,441	1,924 19	460	15 56
Foin, pressé	....	....	722	44 82	3,514	127 64
Farines, de toutes sortes	22,626	4,525 20	2,917	203 54	....	....
Tourteaux oléagineux	....	....	4,007	300 49	....	....
Avoine	17,502	1,750 00	49,073	2,164 22	3,894	132 52
Pois	306	30 52	19,956	1,699 04	376	12 67
Pommes de terre	....	....	137	13 31	23	1 48
Seigle	16,127	1,612 70	10,488	815 47	....	....
Graine de lin	5,696	569 60	13,081	645 05	....	....
Graines, toutes sortes	118	17 69	5,531	255 72	9	0 34
Tabac, brut	....	....	17	1 18	....	....
Blé	207,647	20,710 95	90,181	4,804 95	1	0 04
Tous autres produits agricoles, légumes	461	31 95	2,549	277 23	....	....
Os	....	....	18	1 32	298	29 80
Bestiaux	....	....	334	25 30	130	4 59
Cochons	....	....	....	....	....	....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	93	13 95	10	1 36	....	....
Chevaux	8	1 14	695	44 05	50	2 20
Saindoux et huile de saindoux	3,679	735 40	1,574	124 57	4	0 40
Viandes, autres que le lard	23	3 19	346	26 08	....	....
Lard	1,282	255 85	2,002	151 71	....	....
Moutons	....	....	73	5 51	54	2 06
Suif	534	98 05	294	22 06	....	....
Laine	89	17 80	38	5 59	....	....
Tous autres produits agricoles, animaux	....	....	4,293	492 23	....	....
Total, classe n° 3	755,505	80,863 06	495,749	28,139 72	26,246	2,140 60

A—*Suite.*

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1898.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
177,944	184 33	148,262	660 89	114,429	776 32	31,856	638 70	76,662	426 51
608	3 03	5	0 25	692	10 38	342	6 84	....	......
10,848	39 60	143,405	1,957 66	29,657	440 35	76,662	1,533 88	40,769	163 25
207	3 25	24,966	595 48	8,308	169 44	2,600	52 00	....	......
189,607	230 21	316,638	3,214 28	153,086	1,396 49	111,460	2,231 42	117,431	589 76
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
13,873	158 22	13,076	175 43	4,830	111 10	....	....	31,436	193 40
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
147	2 79	356	13 12	164	4 07	....	....	247	2 77
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
309	586	180	3 60	663	16 68	1,017	10 17	....	....
....	....	2,640	60 17	5,581	130 79	894	8 94	....	....
1	0 02	3	0 22	12	0 40	16 71	16 71	....	....
....	....	....	....	....	....	1,119	11 19	....	....
1	0 02	....	....	....	....	21	0 21	....	....
253	4 75	....	....	6	0 28	....	....	....	....
710	13 37	31	2 75	414	11 73	....	....	....	....
29	0 55	....	....	12	0 29	....	....	....	....
73	1 39	1	0 10	1,259	33 77	471	4 71	....	....
....	....	....	....	2	0 05	79	0 79	....	....
286	5 49	72	4 30	116	2 83	19	0 19	....	....
644	12 10	40	3 75	4	0 10	....	....	....	....
154	2 90	59	5 42	110	3 20	....	....	....	....
12	0 23	....	....	93	2 34	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
6	0 12	....	....	....	....	....	....	....	....
29	0 55	41	3 89	335	8 71	2,177	21 77	....	....
....	....	234	20 71	86	2 05	1,324	13 24	....	....
....	....	9	0 66	28	0 67	....	....	....	....
....	....	2	0 20	1	0 03	528	5 28	....	....
162	3 05	2,158	182 06	1,393	71 90	894	8 94	3	0 03
1,015	19 10	330	26 00	3	0 07	....	....	....	....
69	1 32	191	12 91	57	1 65	1,341	13 41	2	0 02
215	4 07	10	0 98	8	0 38	....	....	....	....
1	0 02	....	....	....	....	....	....	....	....
109	2 07	4	0 24	12	0 30	....	....	....	....
....	....	....	....	4	0 10	....	....	....	....
320	6 06	225	21 94	264	6 16	....	....	417	4 17
150	3 19	25	1 58	2	0 06	133	1 33	....	....
....	....	6	0 48	3	0 08	....	....	....	....
....	....	905	70 39	2	0 06	38	0 38	106	1 06
....	....	116	8 75	....	....	....	....	136	136
....	....	13	1 18	6	16	....	....	....	....
6	0 12	282	12 34	17	0 51	....	....	6	0 06
21	0 40	6	0 28	52	1 26	....	....	....	....
....	....	3	0 30	....	....	4	0 04	....	....
....	....	13	0 92	96	2 61	19	0 19	....	....
....	....	321	32 47	....	....	2	0 02	1	0 01
....	....	5	30	....	....	9	0 09	....	....
4	0 08	16	160	....	....	....	....	....	....
1	0 02	2,743	248 36	625	17 74	9	0 09	....	....
4,727	89 64	11,100	741 97	11,430	321 03	11,769	117 69	918	9 48

A—*Suite.*

N° (A) 14—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ c.		$ c.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	96	18 05	22	4 40		
Instruments aratoires			72	10 71		
Faïence et poterie	20	3 00	139	25 34	5	0 50
Bois de teinture et matières tinctoriales			30	3 75	10	1 00
Meubles	14	1 56	1,401	208 03		
Verres, de toutes sortes	109	18 92	616	115 46		
Marbre	205	30 75	3	0 39		
Manille	119	17 85	11	1 00		
Mélasse	95	17 05	1,302	99 72	8	0 27
Clous	127	13 44	3,079	365 72		
Huile, en barils	1,296	256 59	1,230	177 75	48	4 77
Peinture	25	1 17	531	79 37	6	0 60
Poix et goudron	11	1 26	619	71 61	290	44 80
Guenilles			264	41 65		
Résine			1,748	104 65	2,384	265 57
Cendre de soude	10	0 20	1,365	269 89	29	2 90
Sucre	5,421	801 12	10,675	1,693 57		
Pierre, ouvrée			637	68 64		
Etain	40	5 22	2,014	390 49		
Térébenthine	1	0 15	234	12 15	259	25 90
Blanc de plomb			131	16 17		
Blanc de céruse	1	0 02	549	104 57		
Whisky et tous autres spiritueux	365	52 54	521	93 09	2	0 20
Marchandises, non énumérées	55,922	8,268 08	17,083	2,309 92	6,722	539 70
Total, classe n° 4	63,877	9,506 97	44,276	6,268 04	9,763	886 21
Classe n° 5.						
Ecorce						
Barils, vides	21	3 20	295	26 32	9	1 34
Courbes pour bâtiments						
Flottes			1,298	23 04		
Bois de chauffage, sur navires	6,412	356 86	8,868	152 40	128,192	4,256 31
" en radeaux						
Bois de service, scié, sur navires	80,574	14,411 75	16,593	468 92	26,606	1,568 08
" " en radeaux			1,943	87 71		
Cercles						
Traverses de chemin de fer, sur navires	190	30 04	57	1 14	1,120	89 47
" " en radeaux						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires			66	2 48		
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux			16,107	402 05		
Bois de construction, carré, sur navires	49,098	7,308 85	373	11 82		
" " en radeaux	30	0 85	3,535	88 50		
Articles en bois et bois en partie fabriqué	17	6 80	69	19 00		
Bardeaux	12	7 28	21	3 73	17	5 34
Piquets et perches pour clôtures, sur nav					4	0 60
" " en rad.						
Billots de sciage	3,675	153 54	7,968	181 72		
Douves et fonds, barils	40	3 20				
" " pipes						
" " Indes occidentales						
" " saloirs			48	0 96		
Traverses			1,[illegible]00	7 42		
Echalas à houblon						
Total, classe n° 5	140,069	22,282 37	58,[illegible]61	1,477 21	155,948	5,921 14

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
...	...	...	...	...	...	...	...	1	0 03
1	0 03	6	1 00	77	8 46	4	0 04	...	...
36	0 92	...	...	34	3 31	2	0 02	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
185	4 88	28	3 68	28	2 52	...	...	...	...
41	1 03	...	...	47	4 26	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	8	0 70	...	...	...	...
4	0 10	...	...	112	9 80	148	1 48	...	...
23	0 59	1	0 14	94	10 04	4	0 04	...	...
172	4 32	...	...	125	12 18	116	1 16	...	...
25	0 65	1	0 05	23	2 67	1	0 01	...	...
10	0 25	13	2 47	19	1 70	...	...	...	...
40	1 00	113	20 57	16	1 42	...	...	...	...
...	...	...	...	2	0 18	...	...	...	...
314	7 86	...	...	3	0 26	...	...	...	...
780	19 54	2	0 28	472	42 54	51	0 51	...	...
16	0 40	...	...	...	...	3,250	32 50	...	...
7	0 18	...	...	6	0 54	28	0 28	...	...
...	...	...	...	...	...	3	0 03	...	...
9	0 23	...	...	11	0 99	3	0 03	...	...
113	2 83	...	...	4	0 36	...	...	...	...
57	1 43	1	0 19	61	5 45	22	0 22	...	...
3,280	82 25	443	71 46	1,127	115 67	2,251	22 51	151	4 53
5,113	128 49	608	99 84	2,269	223 05	5,883	58 83	152	4 56
...	...	...	...	4	0 10	...	...	36	1 40
9	0 23	28	3 29	17	1 12	14	0 14	...	...
...	...	...	...	...	...	7	0 07	...	...
...	...	29,865	245 43	420	17 85	...	...	4,722	27 50
450	3 76	21,371	828 95	5,508	101 05	624	6 24	15,791	166 75
...	...	3,598	30 20	12	0 26	...	...	...	...
429	4 82	441,458	30,864 91	21,088	1,880 93	4,954	49 54	1,559	27 58
...	...	829	7 21	468	44 00	1	0 01	103	6 00
...	...	2	0 24	...	...	...	...	...	...
...	...	3,116	464 26	1,971	220 28	...	...	13	0 50
...	...	...	...	343	36 50	...	...	291	11 50
...	...	...	...	...	...	43	0 43	...	...
...	...	20	0 25	...	...	...	...	...	...
...	...	1,160	12 18	...	...	213	2 13	...	...
3,140	39 25	3,060	38 75	60	1 12	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	15	0 15	...	...
18	1 50	86	17 59	161	28 00	...	...	260	22 63
...	...	...	...	6	0 93	36	0 36	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	8,338	175 84	75	1 70	...	...	3,831	33 57
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	80	0 51	...	...	...	...
...	...	...	...	42	6 00	...	...	...	...
4,046	49 56	512,931	32,689 10	30,255	2,340 35	5,907	59 07	26,606	297 43

N° (A) 14.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ c.		$ c.		$ c.
Houille	162,336	32,467 20	188,962	27,253 65	79,379	7,847 93
Cryolithe ou minerai chimique	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Minerai de fer	13,433	671 65	.....	.....	.....	.....
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	421	22 86	468	12 00	.....	.....
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	176,190	33,161 71	189,430	27,265 65	79,379	7,847 93
Total, fret et péages	1,135,641	168,598 07	787,716	90,854 93	271,336	19,326 06
Bois de construction et autres bois, en fr.	.....	.....	3,605	341 32	.....	.....
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	4,436	665 40	647,813	61,086 15	.....	.....
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,140,077	169,263 47	1,439,134	152,282 40	271,336	19,326 06

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1,289	24 21	....	....	10,809	400 04	37,541	375 41	....	....
....	....	....	....	20	1 00	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
368	3 68	....	....	23	0 28	3,390	33 90	....	....
....	....	....	....	40	0 67	....	....	....	....
1,657	27 89	....	....	10,892	401 99	40,931	409 31		
15,543	684 01	524,639	36,920 62	54,846	4,794 01	....	....	27,676	1,094 63
....	....	25,347	280 07	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	100	2 68	....	....	....	....
15,543	684 01	549,986	37,200 69	54,946	4,796 69	64,490	2,876 32	27,676	1,094 63

RICHARD DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque article transporté,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ c.		$ c.		$ c.
Navires de toutes sortes	1,412,887	22,228 79	2,514,934	24,749 22	252,706	2,477 99
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	33,267	555 17	61,656	2,955 09	3,260	52 19
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce						
Courbes pour bâtiments						
Flottes			1,298	23 04		
" En franchise.						
Bois de chauffage	6,412	356 86	8,688	152 40	128,192	4,256 31
" " En franchise						
Cercles et échalas à houblon						
Bois de service, scié	80,574	14,411 75	18,536	556 63	26,606	1,568 08
" En franchise			3,208			
Mâts, espars, etc			16,173	404 53		
Traverses de chemins de fer	190	30 04	57	1 14	1,120	89 47
" " En franchise			68			
Billots de sciage	3,675	153 54	7,968	181 72		
" En franchise						
Douves, de toutes sortes	40	3 20	48	0 96		
Bardeaux	12	7 28	21	3 73	17	5 34
Piquets et perches					4	60
Bois de construction, carré	49,128	7,309 70	3,908	100 32		
" " En franchise			329			
Traverses			1,200	7 42		
Total	140,031	22,272 37	61,502	1,431 89	155,939	5,919 80
Animaux.						
Bestiaux			334	25 30	130	4 59
Cochons						
Chevaux	8	1 14	695	44 05	50	2 20
" En franchise	1		4			
Moutons			73	5 51	54	2 06
Total	9	1 14	1,106	74 86	234	8 85
Produits des animaux.						
Os			18	1 32	298	29 80
Corn. et sabots, peaux vert. et sal., bruts	93	13 95	10	1 36		
Saindoux et huile de saindoux	3,679	735 40	1,574	124 57	4	40
" " En franchise	2					
Viandes, autres que le lard	23	3 19	346	26 08		
Lard	1,282	255 85	2,002	151 71		
Suif	534	98 05	294	22 06		
Laine	89	17 80	38	5 59		
Produits agricoles non énumés, animaux			4,293	492 23		
Total	5,702	1,124 24	8,575	824 92	302	30 20

DOC. DE LA SESSION No 10

A—*Suite.*

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1897, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
189,607	230 21	316,638	3,214 28	153,086	1,396 49	111,460	2,231 42	117,431	589 76
Nombre. 13,873	158 22	Nombre. 13,076	175 43	Nombre. 4,830	111 10	Nombre.	....	Nombre 31,436	193 40
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
....	....	....	....	4	0 10	....	....	36	1 40
....	....	....	....	....	....	7	0 07	....	....
....	....	28,865	245 43	420	17 85	....	....	4,722	27 50
....	....	17,200	....	....	....	....	....	....	....
450	3 76	24,969	859 15	5,520	101 31	624	6 24	15,791	166 75
....	....	150	....	....	....	....	....	....	....
....	....	2	0 24	42	6 00	....	....	....	....
429	4 82	442,287	30,872 12	21,556	1,924 93	4,955	49 55	1,662	33 58
....	....	95	....	....	....	....	....	....	....
....	....	20	0 25	....	....	43	0 43	....	....
....	....	3,116	464 26	2,314	256 78	....	....	304	12 00
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	8,338	175 84	75	1 70	....	....	3,831	33 57
....	....	3,362	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
18	1 50	86	17 59	161	28 00	....	....	260	22 63
....	....	....	....	6	0 93	36	0 36	....	....
3,140	39 25	4,220	50 93	60	1 12	213	2 13	....	....
....	....	4,540	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	80	0 51	....	....	....	....
4,037	49 33	538,250	32,685 81	30,238	2,339 23	5,878	58 78	26,606	297 43
....	....	905	70 39	2	0 06	38	0 38	106	1 06
....	....	116	8 75	....	....	....	....	136	1 36
6	0 12	282	12 34	17	0 51	....	....	6	0 06
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	381	32 47	....	....	2	0 02	1	0 01
6	0 12	1,684	123 95	19	0 57	40	0 40	249	2 49
....	....	6	48	3	0 08	....	....	....	....
....	....	13	1 18	6	0 16	....	....	....	....
21	0 40	6	0 28	52	1 26	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	3	0 30	....	....	4	0 04	....	....
....	....	13	0 92	96	2 61	19	0 19	....	....
....	....	5	0 30	....	....	9	0 09	....	....
4	0 08	16	1 60	....	....	....	....	....	....
1	0 02	2,743	248 36	625	17 74	9	0 09	....	....
26	0 50	2,805	253 42	782	21 85	41	0 41	....	....

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produits agricoles.		$ c.		$ c.		
Produits agricoles non énumérés, légumes....	461	31 95	2,549	277 23	....	....
" " en fr.	....	....	56	....	....	....
Pommes	250	7 64	1,766	251 67	893	87 64
Orge	12,286	1,228 60	2,536	213 59	....	....
" en fr.	....	....	3,960	....	....	....
Sarrasin	....	....	3,051	192 83	....	....
Coton	....	....	10	0 98	....	....
Blé-d'inde	437,861	43,783 35	186,888	8,820 24	....	....
" en fr.	....	....	314,948	....	....	....
Lin et chanvre	135	20 25	39	2 78	....	....
" en fr.	....	....	1,841	....	....	....
Farine	5,578	990 84	25,441	1,924 19	460	15 56
" en fr.	....	....	653	....	....	....
Foin, pressé	....	....	722	44 82	3,514	127 64
Farines, toutes sortes	22,626	4,525 20	2,917	203 54	....	....
Manille	119	17 85	11	1 00	....	....
Avoine	17,502	1,750 00	49,073	2,164 22	3,894	132 52
" en fr.	....	....	3,975	....	....	....
Pois	306	30 52	19,956	1,699 04	376	12 67
" en fr.	....	....	260	....	....	....
Pommes de terre	....	....	137	13 31	23	1 48
Seigle	16,127	1,612 70	10,488	815 47	....	....
" en fr.	....	....	15,488	....	....	....
Graines, lin, trèfle et herbe	5,814	587 29	18,612	909 77	9	34
" " en fr.	56	....	3,846	....	....	....
Tabac, brut	....	....	18	1 18	....	....
Blé	207,647	20,710 95	90,181	4,804 95	1	0 04
" en fr.	....	....	184,154	....	....	....
Total	726,768	75,297 14	943,575	22,340 81	9,170	377 89
Objets manufacturés.						
Alcalis, potasse et perlasse	96	18 05	22	4 40	....	....
" " en fr.	....	....	73	....	....	....
Instruments aratoires	....	....	72	10 71	....	....
Barils, vides	21	3 20	295	26 32	9	1 34
Briques	43	4 86	8,236	425 19	680	68 00
" en fr.	70	....	....	....	....	....
Ciment et chaux hydraulique	353	61 24	16,682	1,553 00	147	9 70
" " en fr.	996	....	....	....	....	....
Faïence et poterie	20	3 00	139	25 34	5	0 50
" en fr.	33	....	....	....	....	....
Meubles	14	1 56	1,401	208 03	....	....
Verre, toutes sortes	109	18 92	616	115 46	....	....
" en fr.	150	....	75	....	....	....
Fer, chemin de fer	1,444	288 80	808	67 34	....	....
" en gueuse	4,335	840 63	1,781	204 77	160	16 00
" tout autre	7,387	1,144 79	7,503	601 94	2,125	232 09
" " en fr.	699	....	6,217	....	....	....
Mélasse	95	17 05	1,302	99 72	8	0 27
" en fr.	....	....	55	....	....	....
Clous	127	13 44	3,079	365 72	....	....
" en fr.	229	....	....	....	....	....
Huile	1,296	256 59	1,230	177 75	48	4 77
" en fr.	15	....	1,141	....	....	....
Tourteaux oléagineux	....	....	4,007	300 49	....	....
Peinture	25	1 17	531	79 37	6	0 60

durant la saison de navigation terminée le 31 décembre 1898, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
150	3 19	25	1 58	2	0 06	133	1 33	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
286	5 49	72	4 30	116	2 83	19	0 19	...	...
644	12 10	40	3 75	4	0 10	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
154	2 90	59	5 42	110	3 20	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	0 23	...	...	93	2 34	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	0 12	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	0 55	41	3 89	335	8 71	2,177	21 77	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	234	20 71	86	2 05	1,324	13 24	...	...
...	...	9	0 66	28	0 67	528	5 28	...	...
...	...	...	...	8	0 70	...	...	...	...
162	3 05	2,158	182 06	1,393	71 90	894	8 94	3	0 03
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,015	19 10	330	26 00	3	0 07	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
69	1 32	191	12 91	57	1 65	1,341	13 41	2	0 02
215	4 07	10	0 98	8	0 38	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
110	2 09	4	0 24	12	0 30	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	4	0 10	...	...	...	...
320	6 06	225	21 94	264	6 16	...	...	417	4 17
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3,172	60 27	3,398	284 44	2,523	101 22	6,416	64 16	422	4 22
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 03	6	1 00	77	8 46	4	0 04	1	0 03
9	0 23	28	3 29	17	1 12	14	0 14	...	...
147	2 79	356	13 12	164	4 07	...	...	247	2 77
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
309	5 86	180	3 60	663	16 68	1,017	10 17	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
36	0 92	...	...	34	3 31	2	0 02	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
185	4 88	28	3 68	28	2 52	...	...	...	...
41	1 03	...	...	47	4 26	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 02	...	...	...	...	21	0 21	...	...
253	4 75	...	...	6	0 28	...	...	...	...
710	13 37	31	2 75	414	11 73	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	0 10	...	...	112	9 80	148	1 48	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	0 59	1	0 14	94	10 04	4	0 04	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
172	4 32	...	...	125	12 18	116	1 16	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	2	0 20	1	0 03	...	...	...	...
25	0 65	1	0 05	23	2 67	1	0 01	...	...

N° (A) 15.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Objets manufacturés—Fin.		$ c.		$ c.		$ c.
Peinture ... en fr.	35	...	...	...	...	...
Poix et goudron	11	1 26	619	71 61	290	44 80
" ... en fr.	37	...	...	...	...	...
Résine	...	...	1,748	104 65	2,384	265 57
Cendre de soude	10	0 20	1,365	269 89	29	2 90
" ... en fr.	88	...	...	...	...	...
Spiritueux, whisky, etc.	365	52 54	521	93 09	2	0 20
" ... en fr.	98	...	4	...	...	...
Acier	7,607	1,512 25	1,739	188 57	...	...
" ... en fr.	19	...	1,351	...	...	...
Sucre	5,421	801 12	10,675	1,693 57	...	...
" ... en fr.	566	...	...	...	...	...
Ferblanc	40	5 22	2,014	390 49	...	...
" ... en fr.	237	...	...	...	...	...
Blanc de plomb	...	...	131	16 17	...	...
Térébenthine	1	0 15	234	12 15	259	25 90
Blanc de céruse	1	0 02	549	104 57	...	...
" ... en fr.	93	...	...	...	...	...
Articles en bois	17	6 80	69	19 00	...	...
Total	32,203	5,352 86	76,285	7,229 61	6,152	672 64
Marchandises.						
Soufre (brut)	...	...	770	78 23	7,952	795 20
Argile, chaux et sable	594	23 48	24,043	1,027 98	4,829	548 59
" " ... en fr.	144	...	52	...	...	...
Houille	162,336	32,467 20	188,962	27,253 65	79,379	7,847 93
" ... en fr.	...	...	98,288			
Bois de teinture et matières tinctoriales.	...	...	30	3 75	10	1 00
Poisson	88	13 20	67	6 02	...	...
" ... en fr.	9	...	...	...	...	...
Gypse	...	...	1,236	16 05	...	...
Minerais (de toutes sortes)	13,433	671 65	...	...	...	...
Marbre	205	30 75	3	0 39	...	...
Guenilles	...	...	264	41 65	...	...
Sel	799	158 34	2,667	294 42	647	54 08
" ... en fr.	35	...	144	...	...	...
Pierre (de toutes sortes)	975	133 66	3,255	216 47	...	...
" " ... en fr.	31	...	10,341	...	...	...
Tous autres effets et marchandises (non énumérés)	55,922	8,268 08	17,083	2,309 92	6,722	539 70
" " ... en fr.	793	...	886	...	...	...
Total	235,364	41,766 36	348,091	31,248 53	99,539	9,786 50
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	1,140,077	168,598 07	1,439,134	90,854 93	271,336	19,326 06

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

mentionnés et le montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	0 25	13	2 47	19	1 70	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	2	0 18	...	...	...	...
314	7 86	...	...	3	0 26	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
57	1 43	1	0 19	61	5 45	22	0 22	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	0 55	...	...	12	0 29	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
780	19 54	2	0 28	472	42 54	51	0 51	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	0 18	...	...	6	0 54	28	0 28	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	0 23	...	...	11	0 99	3	0 03	...	...
...	...	...	...	...	...	3	0 03	...	...
113	2 83	...	...	4	0 36	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	15	0 15	...	...
3,235	72 41	649	30 77	2,395	139 46	1,449	14 49	248	2 80
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	2,640	60 17	5,581	130 79	894	8 94	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,289	24 21	...	...	10,809	400 04	37,541	375 41	...	...
...	...	...	...	100	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 02	3	0 22	12	0 40	1,671	16 71	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1,119	11 19	...	...
...	...	...	...	20	1 00	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	1 00	113	20 57	16	1 42	...	...	...	...
73	1 39	1	0 10	1,259	33 77	471	4 71	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
384	4 08	...	...	25	0 33	6,719	67 19	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3,280	82 25	443	71 46	1,167	116 34	2,251	22 51	151	4 53
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5,067	112 95	3,200	152 52	18,989	684 09	50,666	506 66	151	4 53
15,543	684 01	549,986	36,920 62	54,946	4,794 01	64,490	2,876 32	27,676	1,094 63

RICHARD DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1898.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Total.
CANAL WELLAND.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chippawa	.....	.....	0 25	2 20	4 40	9 01	3 00	0 50	.....	2 50	.....	21 86
Colborne	.....	.....	11,620 63	22,501 10	15,020 32	14,683 17	15,568 51	13,312 52	14,057 25	7,583 25	2,423 06	116,769 81
Dalhousie	.....	.....	3,033 90	7.480 15	7,224 77	6,010 04	8,598 99	6,259 88	6,615 81	4,962 00	594 70	50,780 24
Dunnville	.....	.....	9 21	122 44	112 86	82 79	0 50	2 33	47 28	58 80	.....	436 21
Maitland	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sainte-Catherine	.....	0 47	37 19	135 77	51 82	74 52	115 30	71 17	48 01	55 70	.....	589 95
Total, canal Welland	.....	0 47	14,701 18	30,241 66	22,414 17	20,859 53	24,286 30	19,646 40	20,768 35	12,662 25	3,017 76	168,598 07
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Beauharnois	.....	.....	5 38	516 89	1,335 59	2,865 12	2,961 92	3,659 73	3,390 54	1,599 24	.....	16,334 41
Cardinal	.....	.....	2 52	77 46	37 46	45 55	48 66	41 44	59 07	52 55	8 97	373 68
Cornwall	.....	.....	1,248 00	4,853 57	4,146 30	3,986 78	4,665 28	3,422 59	4,205 82	3,322 50	40 76	29,891 60
Kingston	.....	.....	635 89	2,291 01	1,309 66	2,128 83	1,755 55	1,605 60	2,349 62	1,455 49	.....	13,531 65
Lachine	.....	.....	30 83	230 60	250 92	333 04	444 47	434 18	312 74	302 99	.....	2,339 77
Montréal	.....	.....	793 01	4,662 33	4,024 61	4,610 34	4,783 18	3,505 24	3,167 05	2,821 95	16 11	28,383 82
Total, canaux du Saint-Laurent	.....	.....	2,715 63	12,631 86	11,104 54	13,969 66	14,659 06	12,668 78	13,484 84	9,554 72	65 84	90,854 93
CANAL CHAMBLY.												
Chambly	.....	.....	.....	711 98	1,767 33	1,376 12	1,617 40	1,294 59	808 03	295 72	.....	7,871 17
Saint-Jean	.....	.....	.....	2,364 29	1,642 21	2,032 73	1,117 28	1,579 45	1,529 67	566 02	.....	10,831 65
Saint-Ours	.....	.....	30 84	48 80	66 99	80 18	76 15	107 05	130 36	82 87	.....	623 24
Total, canal Chambly	.....	.....	30 84	3,125 07	3,476 53	3,489 03	2,810 83	2,981 09	2,468 06	944 61	.....	19,326 06

Canaux de l'Ottawa.												
Ottawa	...	...	1 75	5,393 20	4,942 17	5,158 80	5,619 78	3,600 68	3,025 95	2,530 40	...	30,272 73
Carillon	...	...	...	4 98	4 95	10 73	5 95	8 61	3 10	2 29	...	40 61
Grenville	...	...	14 76	402 66	804 80	970 88	602 84	825 10	1,038 29	886 59	...	5,545 92
Sainte-Anne	...	...	10 62	87 61	159 08	143 12	243 33	190 21	150 26	77 13	...	1,061 36
Total, canaux de l'Ottawa	...	...	27 13	5,888 45	5,911 00	6,283 53	6,471 90	4,624 60	4,217 60	3,496 41	...	36,920 62
Canal Rideau.												
Kingston-Mills	...	...	...	73 82	155 58	123 83	155 08	157 25	121 05	38 55	...	825 16
Ottawa	...	...	1 16	374 29	537 31	469 81	604 60	423 06	387 81	598 18	...	3,396 22
Smith's-Falls	...	...	...	67 14	66 85	103 50	131 85	80 01	84 45	38 83	...	572 63
Total, canal Rideau	...	...	1 16	515 25	759 74	697 14	891 53	660 32	593 31	675 56	...	4,794 01
Canal Saint-Pierre.												
Saint-Pierre	3 32	1 98	88 78	311 29	352 47	348 71	440 86	457 35	358 66	326 28	186 62	2,876 32
Canaux de la Vallée de la Trent.												
Bobcaygeon	...	0 25	9 55	47 00	82 88	68 69	50 83	29 25	37 65	9 14	...	335 24
Buckhorn	...	...	2 47	6 95	27 60	23 27	16 93	15 15	19 50	1 00	...	112 87
Burleigh	...	...	2 64	2 19	8 30	17 05	21 95	4 85	3 69	6 15	...	66 82
Fenelon-Falls	...	...	1 40	18 79	34 82	27 69	26 44	22 10	2 60	8 50	...	142 34
Hastings	...	...	0 75	10 65	6 70	3 75	5 50	4 75	7 77	2 95	...	42 82
Peterborough	...	0 90	17 42	27 72	64 37	91 77	90 87	57 06	23 10	21 33	...	394 54
Total, can. de la Vallée de la Trent	...	1 15	34 23	113 30	224 67	232 22	212 52	133 16	94 31	49 07	...	1,094 63
Canal Murray.												
Brighton	...	...	38 40	77 39	68 61	100 42	148 42	88 67	97 69	64 41	...	684 01
Grand total	3 32	3 60	17,637 35	52,904 27	44,311 73	45,980 24	49,921 42	41,260 37	42,082 82	27,773 31	3,270 22	325,148 65

RICHARD DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 8 juin 1899.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 17.—Tableau sommaire indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1898, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Welland.													$ c.
Navires canadiens, à vapeur	968	101,433	99,905	86,711	2,387	....	....	4,082	88,180	192,226	190,472	382,698	4,521 40
" à voiles	357	26,501	27,993	41,156	148	....	....	....	40,082	67,657	68,223	135,880	2,868 34
Total, canadiens	1,325	127,934	127,898	127,867	2,535	....	....	4,082	128,262	259,883	258,695	518,578	7,389 74
Navires américains, à vapeur	733	171	....	78,625	1,810	269,208	220,808	1,078	134,065	349,082	356,683	705,765	10,585 21
" à voiles	326	3	5	43,113	4,839	32,770	49,148	3,406	55,260	79,292	109,252	188,544	4,253 84
Total, américains	1,059	174	5	121,738	6,649	301,978	269,956	4,484	189,325	428,374	465,935	894,309	14,839 05
Grand total, canal Welland	2,384	128,108	127,903	249,605	9,184	301,978	269,956	8,566	317,587	688,257	724,630	1,412,887	22,228 79
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur	3,740	364,611	296,914	18,174	98	....	....	....	22,641	382,785	319,653	702,438	4,608 39
" à voiles	6,642	839,023	663,407	45,147	180	....	19	....	80,986	884,170	744,592	1,628,762	18,147 99
Total, canadiens	10,382	1,203,634	960,321	63,321	278	....	19	....	103,627	1,266,955	1,064,245	2,331,200	22,756 38
Navires américains, à vapeur	652	182	468	17,190	250	5,899	10,668	741	20,782	24,012	32,168	56,180	368 60
" à voiles	514	3,782	5,992	29,928	1,194	941	24,688	25,564	35,465	60,215	67,339	127,554	1,624 24
Total, américains	1,166	3,964	6,460	47,118	1,444	6,840	35,356	26,305	56,247	84,227	99,507	183,734	1,992 84
Grand total, canaux du Saint-Laurent	11,548	1,207,598	966,781	110,439	1,722	6,840	35,375	26,305	159,874	1,351,182	1,163,752	2,514,934	24,749 22
Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur	368	35,264	38,481	141	....	....	....	....	189	35,405	38,670	74,075	227 49
" à voiles	385	7,865	8,285	3,168	....	....	....	....	4,320	11,033	12,605	23,638	251 09
Total, canadiens	753	43,129	46,766	3,309	....	....	....	....	4,509	46,438	51,275	97,713	478 58

Navires américains, à vapeur	10	...	...	130	...	...	...	...	92	130	92	222	3 02
" à voiles	1,578	182	1,565	63,860	...	...	...	...	89,164	64,042	90,729	154,771	1,996 39
Total, américains	1,588	182	1,565	63,990	...	...	...	...	89,256	64,172	90,821	154,993	1,999 41
Grand total, canal Chambly	2,341	43,311	48,331	67,299	...	...	...	...	93,765	110,610	142,096	252,706	2,477 99
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	987	42,946	105,260	...	56	...	...	...	...	42,946	105,316	148,262	660 89
" à voiles	1,160	3,650	138,221	...	1,534	...	...	...	...	3,650	139,755	143,405	1,957 66
Total, canadiens	2,147	46,596	243,481	...	1,590	...	...	...	...	46,596	245,071	291,667	2,618 55
Navires américains, à vapeur	1	...	5	...	...	...	...	...	...	...	5	5	0 25
" à voiles	253	3,479	310	...	21,177	...	...	...	...	3,479	21,487	24,966	595 48
Total, américains	254	3,479	315	...	21,177	...	...	...	...	3,479	21,492	24,971	595 73
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,401	50,075	243,796	...	22,767	...	...	...	...	50,075	266,563	316,638	3,214 28
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,488	54,590	55,056	1,846	...	...	...	...	2,937	56,436	57,993	114,429	776 32
" à voiles	719	11,980	12,123	2,777	...	...	...	...	2,777	14,757	14,900	29,657	440 35
Total, canadiens	2,207	66,570	67,179	4,623	...	...	...	...	5,714	71,193	72,893	144,086	1,216 67
Navires américains, à vapeur	41	84	38	230	...	...	...	...	340	314	378	692	10 38
" à voiles	119	3,279	712	379	3,457	...	...	...	481	3,658	4,650	8,308	169 44
tal, [illegible]	160	3,363	750	609	3,457	...	...	...	821	3,972	5,028	9,000	179 82
Grand total, canal Rideau	2,367	69,933	67,929	5,232	3,457	...	...	...	6,535	75,165	77,921	153,086	1,396 49
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur	236	16,802	12,984	338	...	...	...	1,732	...	18,872	12,984	31,856	638 70
" à voiles	1,443	38,026	38,179	...	...	...	...	457	...	38,483	38,179	76,662	1,533 88
Total, canadiens	1,679	54,828	51,163	338	...	...	...	2,189	...	57,355	51,163	108,518	2,172 58
Navires américains, à vapeur	2	171	171	...	...	...	...	...	...	171	171	342	6 84
" à voiles	11	762	166	...	153	...	...	1,519	...	2,281	319	2,600	52 00
Total, américains	13	933	337	...	153	...	...	1,519	...	2,452	490	2,942	58 84
Grand total, canal Saint-Pierre	1,692	55,761	51,500	338	153	...	...	3,708	...	59,807	51,653	111,460	2,231 42

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													$ c.
Navires canadiens, à vapeur	1,617	39,058	37,604	......	......	......	......	......	......	39,058	37,604	76,662	426 51
" à voiles	746	19,506	21,263	......	......	......	......	......	......	19,506	21,263	40,769	163 25
Total, canadiens	2,363	58,564	58,867	......	......	......	......	......	......	58,564	58,867	117,431	589 76
Navires américains, à vapeur	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
" à voiles	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Total, américains	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Grand total, canal de la vallée de la Trent.	2,363	58,564	58,867	......	......	......	......	......	......	58,564	58,867	117,431	589 76
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	490	99,139	47,951	15,556	499	499	499	499	13,302	115,693	62,251	117,944	184 33
" à voiles	163	4,267	5,629	379	25	......	......	35	513	4,681	6,167	10,848	39 60
Total, canadiens	653	103,406	53,580	15,935	524	499	499	534	13,815	120,374	68,418	188,792	223 93
Navires américains, à vapeur	11	47	109	19	......	......	98	23	312	89	519	608	3 03
" à voiles	13	......	......	50	......	60	54	......	43	110	97	207	3 25
Total, américains	24	47	109	69	......	60	152	23	355	199	616	815	6 28
Grand total, canal Murray	677	103,453	53,689	16,004	524	559	651	557	14,170	120,573	69,034	189,607	230 21

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.													$ c.
(A vapeur et à voiles.)													
Welland	1,325	127,934	127,898	127,867	2,535	....	....	4,082	128,262	259,883	258,695	518,578	7,389 74
Saint-Laurent	10,382	1,203,634	960,321	63,321	278	....	19	....	103,627	1,266,955	1,064,245	2,331,200	22,756 38
Chambly	753	43,129	46,766	3,309	....	....	....	....	4,509	46,438	51,275	97,713	478 58
Ottawa	2,147	46,596	243,481	....	1,590	....	....	....	....	46,596	245,071	291,667	2,618 55
Rideau	2,207	66,570	67,179	4,623	....	....	....	....	5,714	71,193	72,893	144,086	1,216 67
Saint-Pierre	1,679	54,828	51,163	338	....	....	....	2,189	....	57,355	51,163	108,518	2,172 58
Vallée de la Trent	2,363	58,564	58,867	....	....	....	....	....	....	58,564	58,867	117,431	589 76
Murray	653	103,406	53,580	15,935	524	499	499	534	13,815	120,374	8,418	188,792	223 93
Total, canadiens	21,509	1,704,661	1,609,255	215,393	4,927	499	518	6,805	255,927	1,927,358	1,870.627	3,797,985	37,446 19
NAVIRES AMÉRICAINS.													
(A vapeur et à voiles.)													
Welland	1,059	174	5	121,738	6,649	301,978	269,956	4,484	189,325	428,374	465,935	894,309	14,839 05
Saint-Laurent	1,166	3,964	6,460	47,118	1,444	6,840	35,356	26,305	56,247	84,227	99,507	183,734	1,992 84
Chambly	1,588	182	1,565	63,990	....	....	....	....	89,256	64,172	90,821	154,993	1,999 41
Ottawa	254	3,479	315	....	21,177	....	....	....	....	3,479	21,492	24,971	595 73
Rideau	160	3,363	750	609	3,457	....	....	....	821	3,972	5,028	9,000	179 82
Saint-Pierre	13	933	337	....	153	....	....	1,519	....	2,452	490	2,942	58 84
Vallée de la Trent	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Murray	24	47	109	69	....	60	152	23	355	199	616	815	6 28
Total, américains	4,264	12,142	9,541	233,524	32,880	308,878	305,464	32,331	336,004	586,875	683,889	1,270,764	19,671 97
Grand total des navires canadiens et américains	25,773	1,716,803	1,618,796	448,917	37,807	309,377	305,982	39,136	591,931	2,514,253	2,554,516	5,068,749	57,118 16

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 15 octobre 1898.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 18.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1897 et 1898, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

—	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1897.												$ c.
Welland	6,478	175,480	5,613	4,518	210,831	353,863	1,277	516,232	224,199	1,650,093	1,274,292	188,432 17
Saint-Laurent	150,563	757,205	4,491	1,809	128	759	32,979	283,431	188,161	1,043,204	1,231,365	70,718 09
Chambly	8,106	7,747	241,906	174	...	...	...	94,203	250,012	102,124	352,136	23,308 53
Ottawa	81	511,262	...	51,027	...	...	...	...	81	562,289	562,370	34,032 28
Rideau	34,244	13,177	9,679	8,393	...	...	283	11,500	44,206	33,070	77,276	6,131 35
Saint-Pierre	18,317	48,770	...	...	...	...	...	...	18,317	48,776	67,093	2,844 70
Vallée de la Trent	29,586	6,555	...	...	...	...	...	...	29,586	6,555	36,141	1,095 55
Murray	5,897	6,525	586	...	...	...	...	223	6,483	6,748	13,231	655 01
Saut-Sainte-Marie	22,315	186,547	6,425	122,039	458,183	4,014,692	74,248	62,614	561,171	4,385,892	4,947,063	...
Grand total	275,587	1,713,274	268,700	187,960	669,142	4,369,314	108,787	968,203	1,322,216	7,238,751	8,560,967	327,217 78
1898.												
Welland	6,343	106,239	5,561	20,997	210,516	277,023	986	512,412	223,406	916,671	1,140,077	168,598 07
Saint-Laurent	172,178	1,028,585	3,374	620	398	962	28,181	204,836	204,131	1,235,003	1,439,134	90,854 93
Chambly	6,389	10,272	161,183	...	...	...	...	93,492	167,572	103,764	271,336	19,326 06
Ottawa	1,401	492,712	...	55,873	...	...	...	...	1,401	548,585	549,986	36,920 62
Rideau	19,910	9,498	7,283	9,106	...	...	...	9,149	27,193	27,753	54,946	4,794 01
Saint-Pierre	14,427	49,321	...	...	...	...	742	...	15,169	49,321	64,490	2,876 32
Vallée de la Trent	21,167	6,509	...	...	...	...	...	...	21,167	6,509	27,676	1,094 63
Murray	5,671	8,407	531	...	...	...	53	881	6,255	9,288	15,543	684 01
Saut-Sainte-Marie	16,503	108,344	9,321	12,371	618,594	2,147,136	51,653	91,365	696,071	2,359,216	3,055,287	...
Grand total	263,989	1,819,887	187,253	98,967	829,508	2,425,121	81,615	912,135	1,362,365	5,256,110	6,618,475	325,148 65

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 8 juin 1899.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1898.

Canal Welland.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	3	24	2	16	2	16	....	....
10	2	20	1	10	1	10	....	....
15	1	15	....	....	2	30	....	....
20	3	60	....	....	3	60	2	40
25	2	50	....	....	....	....	....	....
30	4	120	....	....	....	....	....	....
35	6	210	....	....	....	....	....	....
40	....	....	6	240	1	40	1	40
45	....	....	3	135	....	....	....	....
50	3	150	1	50	1	50	....	....
55	....	....	1	55	....	....	....	....
60	2	120	1	60	1	60	2	120
70	....	....	....	....	1	70	....	....
75	....	....	3	225	1	75	....	....
80	....	....	....	....	1	80	....	....
85	1	85	....	....	....	....	....	....
95	....	....	....	....	1	95	....	....
100	....	....	1	100	....	....	....	....
110	....	....	1	110	....	....	2	220
130	....	....	....	....	1	130	....	....
135	1	135	....	....	....	....	....	....
140	....	....	....	....	1	140	....	....
150	....	....	1	150	....	....	2	300
155	....	....	1	155	....	....	....	....
160	1	160	....	....	....	....	....	....
165	1	165	....	....	....	....	....	....
175	....	....	....	....	1	175	....	....
180	....	....	2	360	....	....	....	....
190	1	190	2	380	....	....	....	....
195	....	....	....	....	1	195	....	....
200	....	....	1	200	1	200	....	....
220	3	660	....	....	....	....	....	....
230	....	....	1	230	....	....	....	....
245	....	....	1	245	....	....	....	....
260	....	....	....	....	1	260	1	260
265	1	265	....	....	1	265	2	530
270	....	....	1	270	....	....	....	....
275	....	....	....	....	....	....	1	275
280	....	....	....	....	3	840	1	280
285	....	....	....	....	1	285	....	....
290	1	290	1	290	....	....	1	290
295	1	295	1	295	....	....	....	....
300	....	....	....	....	2	600	3	900
305	1	305	....	....	....	....	1	305
310	1	310	....	....	1	310	2	620
315	....	....	1	315	1	315	3	945
320	....	....	2	640	1	320	....	....
325	....	....	1	325	....	....	....	....
330	....	....	2	660	....	....	....	....
335	....	....	3	1,005	....	....	....	....
355	....	....	....	....	....	....	1	355
360	1	360	....	....	1	360	....	....
380	....	....	1	380	....	....	....	....
385	....	....	....	....	1	385	....	....
400	....	....	....	....	1	400	....	....
405	1	405	....	....	....	....	1	405
415	1	415	....	....	1	415	....	....

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navire, etc.—*Suite.*

Canal Welland—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
435							1	435
440	1	440						
455	1	455	2	910	1	455	1	455
460			1	460				
470							1	470
475							2	950
480	1	480						
485	1	485	2	970	1	490	1	485
490					1	495	2	980
495								
500	2	1,000						
510					1	510		
515							2	1,030
520							1	520
525					1	525		525
530	1	530						
540					2	1,080	2	1,080
545	1	545	2	1,090			1	545
555					1	555	1	555
560	1	560						
575	1	575						
580							2	1,160
585					1	585	4	2,340
590	1	590	1	590	1	590	1	590
595					1	595	1	595
600	1	600	1	600			2	1,200
605					1	605		
615					1	615		
620					1	620	2	1,240
625					2	1,250	1	625
640							3	1.920
645					1	645	1	645
650					2	1,300		
655					1	655		
660					1	660	1	660
665							1	665
675					1	675		
685			1	685			2	1,370
690							1	690
695					1	695	1	695
700					1	700	2	1,400
707							1	707
709					1	709		
710							2	1,420
712							1	712
719			1	719				
722	1	722						
723							1	723
739							1	739
740			1	740			3	2,220
742	1	742						
753							1	753
760					1	760		
769	1	769					1	769
771	1	771						
775					1	775		
784					1	784	1	784
787					1	787	1	787
793							1	793

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

Canal Welland—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
796	...	...	...	...	1	796	1	796
800	...	...	...	...	...	...	1	800
802	...	...	1	802	...	...	1	802
806	...	...	...	...	...	...	1	806
811	...	...	...	...	1	811	...	...
819	...	...	...	...	...	...	1	819
837	...	...	...	...	1	839	...	...
838	...	...	...	...	...	...	1	838
841	...	...	...	...	...	...	1	841
849	...	...	...	...	...	...	1	849
870	...	...	...	...	...	...	1	870
873	...	...	...	...	...	...	1	873
882	...	...	...	...	1	882	...	...
891	...	...	...	...	...	...	1	891
892	...	...	...	...	1	892	...	...
900	...	...	...	...	1	900	...	...
904	...	...	...	...	1	904	...	...
908	...	...	1	908	...	...	...	...
911	...	...	...	...	2	1,844	...	...
917	...	...	...	...	1	917	1	917
918	...	...	...	...	1	918	...	...
929	...	...	...	...	1	929	...	...
931	...	...	...	...	...	...	1	931
940	...	...	...	...	2	1,880	...	...
944	...	...	...	...	1	944	...	...
950	...	...	...	...	1	950	...	...
957	...	...	...	...	...	...	1	957
960	...	...	...	...	...	...	1	960
962	...	...	...	...	1	962	...	...
963	...	...	...	...	1	963	...	...
966	...	...	...	...	1	966	...	...
977	1	977	...	...	...	...	...	...
978	...	...	...	...	1	978	...	...
989	1	989	...	...	...	...	...	...
992	...	...	...	...	...	...	1	992
994	...	...	...	...	...	...	1	994
995	...	...	...	...	...	...	1	995
1,013	...	...	...	...	1	1,013	...	...
1,023	...	...	...	...	...	...	1	1,023
1,024	...	...	...	...	1	1,024	...	...
1,029	...	...	...	...	1	1,029	...	...
1,030	...	...	...	...	1	1,030	...	...
1,034	...	...	...	...	...	...	1	1,034
1,035	1	1,035	...	...	1	1,035	...	...
1,041	...	...	1	1,041	...	...	...	...
1,053	...	...	...	...	1	1,053	...	...
1,054	...	...	...	...	1	1,054	...	...
1,068	...	...	...	...	1	1,068	...	...
1,072	...	...	...	...	1	1,072	...	...
1,078	...	...	...	...	...	...	1	1,078
1,079	...	...	...	...	1	1,079	...	...
1,083	...	...	...	...	1	1,083	...	...
1,085	...	...	...	...	...	...	2	1,270
1,086	...	...	...	...	...	...	1	1,086
1,103	...	...	...	...	2	2,206	...	...
1,111	...	...	...	...	3	3,333	...	...
1,118	...	...	...	...	1	1,118	...	...
1,123	...	...	...	...	2	2,246	...	...
1,160	...	...	...	...	1	1,160	...	...

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

CANAL WELLAND—*Fin.*

	Canadiens				Américains			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
1,172	1	1,172	....	....	....	....	....	....
1,180	....	....	....	....	....	....	1	1,180
1,203	....	....	....	....	1	1,203	....	....
1,207	....	....	....	....	1	1,207	1	1,207
1,212	....	....	....	....	....	....	....	....
1,213	....	....	....	....	....	....	1	1,213
1,330	....	....	....	....	1	1,330	....	....
1,402	....	....	....	....	....	....	1	1,402
1,425	....	....	....	....	1	1,425	....	....
1,441	....	....	....	....	1	1,441	....	....
1,547	....	....	....	....	1	1,547	....	....
1,548	....	....	....	....	1	1,548	....	....
1,550	....	....	....	....	1	1,550	....	....
1,553	....	....	....	....	2	3,106	....	....
1,565	....	....	....	....	1	1,565	....	....
Total...	62	18,246	57	16,416	115	80,096	108	66 541

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 20—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation en 1898.

Canaux du Saint-Laurent.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	29	232	11	88	6	48	...	...
10	9	90	7	70	2	20	1	10
15	10	150	2	30	2	30	...	...
20	11	220	6	120	2	40	...	...
25	13	325	6	150	...	...	1	25
30	12	360	10	300	...	...	...	...
35	9	315	2	70	2	70	...	...
40	8	320	18	720	3	120	6	240
45	4	180	2	90	1	45	...	...
50	7	350	4	200	1	50	...	...
55	6	330	2	110	...	...	...	...
60	4	240	41	2,460	1	60	...	...
65	2	130	1	65	...	...	...	...
70	1	70	5	350	...	...	2	140
75	3	225	7	525	1	75	...	...
80	2	160	12	960	1	80	...	...
85	4	340	4	340	...	...	1	85
90	3	270	6	540	...	...	9	810
95	...	...	8	760	2	190	44	4,180
100	4	400	24	2,400	...	...	61	6,100
105	4	420	6	630	...	...	14	1,470
110	2	220	11	1,210	...	...	11	1,210
115	3	345	7	805	1	115	11	1,265
120	2	240	8	960	1	120	5	600
125	1	125	3	375	...	...	1	125
130	2	260	3	390	...	...	...	...
135	...	...	8	1,080	1	135	...	...
140	1	140	9	1,260	...	...	1	140
145	2	290	9	1,305	...	...	...	...
150	...	...	20	300	...	...	...	...
155	2	310	33	5,115	...	...	...	...
160	...	...	14	2,240	...	...	2	320
165	1	165	13	2,145	...	...	...	...
170	...	...	6	1,020	...	...	...	...
175	...	...	5	875	...	...	...	...
180	...	...	8	1,440	...	...	...	...
185	...	...	3	555	...	...	...	...
190	1	190	4	760	...	...	...	...
195	...	...	4	780	...	...	...	...
200	2	400	2	400	...	...	...	...
215	...	...	1	215	...	...	...	...
220	...	...	2	440	...	...	...	...
225	...	...	1	225	...	...	...	...
230	2	460	4	920	...	...	...	...
245	...	...	1	245	...	...	...	...
255	...	...	1	255	...	...	...	...
260	...	...	2	320	...	...	...	...
265	1	265	1	265	1	265	...	...
270	...	...	2	540	...	...	...	...
275	...	...	1	275	2	550	...	...
290	1	290	4	1,160	...	...	2	580
300	...	...	3	900	...	...	...	...
305	...	...	3	915	1	305	...	...
310	...	...	4	1,240	...	...	...	...
315	...	...	3	945	...	...	1	315
320	...	...	4	1,280	...	...	...	...

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

Canaux du Saint-Laurent—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
325	.....	.....	6	1,950	.....	.....	.....	.....
330	.....	.....	2	660	.....	.....	.....	.....
335	2	670	4	1,340	.....	.....	.....	.....
340	1	340	4	1,360	.....	.....	.....	.....
345	1	345	3	1,035	.....	.....	1	345
350	.....	.....	1	350	.....	.....	.....	.....
360	.....	.....	2	720	.....	.....	.....	.....
365	1	365	4	1,460	.....	.....	.....	.....
370	.....	.....	4	1,480	.....	.....	.....	.....
375	.....	.....	2	750	1	375	.....	.....
390	.....	.....	1	390	.....	.....	.....	.....
395	.....	.....	2	790	.....	.....	.....	.....
400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	400
415	.....	.....	2	830	1	415	.....	.....
420	.....	.....	1	420	.....	.....	.....	.....
435	.....	.....	1	435	.....	.....	1	435
440	.....	.....	1	440	.....	.....	1	440
445	.....	.....	1	445	.....	.....	.....	.....
450	.....	.....	1	450	.....	.....	.....	.....
455	1	455	.....	.....	.....	.....	.....	.....
460	.....	.....	1	460	.....	.....	.....	.....
475	1	475	1	475	.....	.....	1	475
480	.....	.....	1	480	.....	.....	.....	.....
485	.....	.....	1	485	.....	.....	.....	.....
490	.....	.....	1	490	.....	.....	1	490
500	1	500	1	500	.....	.....	.....	.....
508	1	508	.....	.....	.....	.....	.....	.....
516	.....	.....	2	1,032	.....	.....	.....	.....
518	.....	.....	1	518	.....	.....	.....	.....
520	.....	.....	1	520	.....	.....	.....	.....
541	1	541	1	541	.....	.....	.....	.....
543	.....	.....	1	543	.....	.....	1	543
544	1	544	.....	.....	.....	.....	.....	.....
567	.....	.....	1	567	.....	.....	.....	.....
575	1	575	.....	.....	.....	.....	.....	.....
577	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	577
578	.....	.....	1	578	.....	.....	.....	.....
585	.....	.....	1	585	.....	.....	1	585
586	1	586	1	586	.....	.....	.....	.....
590	.....	.....	1	590	.....	.....	.....	.....
593	1	593	.....	.....	.....	.....	.....	.....
597	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	597
599	1	599	.....	.....	.....	.....	.....	.....
607	.....	.....	1	607	.....	.....	.....	.....
616	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	616
617	.....	.....	.....	.....	1	617	.....	.....
636	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	636
639	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1,278
660	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	660
662	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	662
680	.....	.....	1	680	.....	.....	.....	.....
681	.....	.....	1	681	.....	.....	.....	.....
691	1	691	.....	.....	.....	.....	1	691
694	.....	.....	.....	.....	1	694	.....	.....
696	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	696
700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	700
712	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	712
715	1	715	.....	.....	.....	.....	.....	.....
719	.....	.....	1	719	.....	.....	.....	.....

N° (A) 20.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

CANAUX DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
722	....	....	....	....	....	....	1	722
738	....	....	....	....	....	....	1	738
740	....	....	1	740	....	....	....	....
753	....	....	....	....	....	....	1	753
768	....	....	....	....	....	....	1	768
769	....	....	1	769	....	....	....	....
771	....	....	1	771	....	....	....	....
777	....	....	....	....	1	777	....	....
784	....	....	....	....	1	784	1	784
793	....	....	....	....	....	....	1	793
801	....	....	....	....	....	....	1	801
803	....	....	1	803	....	....	....	....
805	....	....	....	....	....	....	1	805
819	....	....	....	....	....	....	1	819
838	....	....	....	....	1	838	....	....
943	....	....	....	....	....	....	1	943
995	....	....	....	....	....	....	1	995
1,023	....	....	....	....	....	....	1	1,023
1,034	....	....	....	....	....	....	1	1,034
1,072	1	1,072	....	....	....	....	....	....
1,086	....	....	....	....	....	....	1	1,086
1,103	....	....	....	....	1	1,103	....	....
1,180	....	....	....	....	....	....	1	1,180
1,207	....	....	....	....	....	....	1	1,207
1,212	....	....	....	....	....	....	1	1,212
1,299	1	1,299	....	....	....	....	....	....
1,402	....	....	....	....	....	....	1	1,402
Total...	187	19,700	458	74,158	39	7,921	211	46,218

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1898.

Rideau, Ottawa et Chambly.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	40	320	193	1,544	...	...	13	104
10	11	110	12	120	1	10	...	...
15	8	120	4	60	6	90	...	...
20	5	100	8	160	...	...	2	40
25	8	200	4	100	1	25	...	...
30	3	90	3	90	1	30	...	...
35	1	35	1	35	...	...	...	...
40	9	360	5	200	2	80	...	...
45	1	45	...	...	...	...	...	...
50	2	100	8	400	...	...	1	50
55	3	165	1	55	...	...	...	...
60	3	180	2	120	...	...	...	...
65	1	65	1	65	...	...	...	...
70	...	...	...	...	1	70	2	140
75	4	300	7	525	...	...	...	...
80	1	80	2	160	...	...	3	240
85	1	85	3	255	...	...	7	595
90	1	90	9	810	...	...	23	2,070
95	...	...	2	190	...	...	111	10,545
100	2	200	5	500	...	...	155	15,500
105	2	210	3	315	...	...	43	4,515
110	...	...	4	440	...	...	35	3,850
115	...	...	5	575	...	...	17	1,955
120	1	120	2	240	...	...	9	1,080
125	2	250	3	375	...	...	1	125
130	1	130	2	260	...	...	1	130
135	...	...	3	405	...	...	...	...
140	1	140	8	1,120	...	...	...	...
145	2	290	10	1,450	...	...	...	...
150	...	...	15	2,250	...	...	1	150
155	1	155	29	4,495	...	...	...	...
160	...	...	13	2,080	...	...	...	...
165	...	...	10	1,650	...	...	...	...
170	...	...	4	680	...	...	1	170
175	...	...	2	350	...	...	...	...
180	...	...	1	180	...	...	...	...
185	...	...	1	185	...	...	...	...
190	...	...	2	380	...	...	...	...
195	...	...	1	195	...	...	...	...
200	1	200	2	400	...	...	...	...
228	1	228	...	...	...	...	...	...
256	...	...	1	156	...	...	...	...
262	1	262	...	...	...	...	...	...
324	1	324	...	...	...	...	...	...
332	1	332	...	...	...	...	...	...
397	1	397	...	...	...	...	...	...
Total....	120	5,683	391	23,670	12	305	425	41,259

ANNEXE A—*Fin.*

N° (A) 22.—Relevé du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1898.

CANAL WELLAND.

Canadiens.								Américains.							
Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,172 ton'x..	28	16,082	1	250 à 1,041 ton'x..	28	13,685	1	250 à 1,565 ton'x..	95	78,670	1	250 à 1,402 ton'x..	99	65,821
2	200 " 249 " ..	3	660	2	200 " 249 " ..	3	675	2	200 " 249 " ..	1	200	2	200 " 249 " ..	..	...
3	150 " 199 " ..	3	515	3	150 " 199 " ..	6	1,055	3	150 " 199 " ..	2	370	3	150 " 199 " ..	2	300
4	100 " 149 " ..	1	135	4	100 " 149 " ..	2	210	4	100 " 149 " ..	2	270	4	100 " 149 " ..	2	220
5	50 " 99 " ..	6	350	5	50 " 99 " ..	6	390	5	50 " 99 " ..	6	430	5	50 " 99 " ..	2	120
6	Moins de 50 " ..	21	499	6	Moins de 50 " ..	12	401	6	Moins de 50 " ..	9	156	6	Moins de 50 " ..	3	80
	Total	62	18,246		Total.........	57	16,416		Total	115	80,096		Total	108	66,541

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,299 ton'x..	21	11,428	1	250 à 803 ton'x..	95	38,120	1	250 à 1,103 ton'x..	12	6,723	1	250 à 1,402 ton'x..	41	29,498
2	200 " 249 " ..	4	860	2	200 " 249 " ..	11	2,445	2	200 " 249 " ..	...	.....	2	200 " 250 " ..	....	...
3	150 " 199 " ..	4	665	3	150 " 199 " ..	110	15,230	3	150 " 199 " ..	.	....	3	150 " 199 " .	2	320
4	100 " 149 " .	21	2,440	4	100 " 149 " ..	88	10,415	4	100 " 149 " ..	3	370	4	100 " 149 " ..	104	10,910
5	50 " 99 " ..	32	2,115	5	50 " 99 " ..	90	6,310	5	50 " 99 " ..	6	455	5	50 " 99 " ..	56	5,215
6	Moins de 50 " ..	105	2,192	6	M'ns de 50 " ..	64	1,638	6	Moins de 50 " ..	18	373	6	Moins de 50 " ..	8	275
	Total.........	187	19,700		Total.........	458	74,158		Total	39	7,921		Total.	211	46,218

N° (A) 22.—**Relevé** du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1898—*Fin.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Canadiens.								Américains.							
Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 397 ton'x...	4	1,315	1	250 à 256 ton'x....	1	256	1	250 à — ton'x....	..	.....	1	250 à — ton'x....	.....	.....
2	200 " 249 " ...	2	428	2	209 " 249 " ...	2	400	2	200 " 249 "	....	.....	2	200 " 249 " ...	....	.....
3	150 " 199 "	1	155	3	150 " 199 " ..	78	12,445	3	150 " 199 "	....	.....	3	150 " 199 "	2	320
4	100 " 149 "	11	1,340	4	100 " 149 " ...	45	5,680	4	100 " 149 "	....	.....	4	100 " 149 "	261	27,155
5	50 " 99 "	16	1,065	5	50 " 99 "	35	2,580	5	50 " 99 " ...	1	70	5	50 " 99 " ...	147	13,640
6	Moins de 50 ton'x.	86	1,380	6	Moins de 50 ton'x.	230	2,309	6	Moins de 50 ton'x.	11	235	6	Moins de 50 ton'x.	15	144
	Total...... ..	120	5,683		Total...	391	23,670		Total..... ...	12	305		Total...	425	41,259

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 8 juin 1899.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

TARIF REVISÉ DES PÉAGES

REVENU DES

Sec. 1.

TARIF REVISÉ

Nº 23.—PÉAGES À PRÉLEVER SUR LES CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

(A. du C., 18 avril 1873.)

Le tarif des péages se subdivise en six classes et se compute par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, montée et descente.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Classe nº 1.									
Vapeurs.................par tonneau.	01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½	0 $\frac{3}{32}$
Voiliers et autres..........................	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝	0 $\frac{1}{16}$
Classe nº 2.									
Passagers, 21 ans et plus..................	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾	0 1¼
" moins de 21 ans................	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½	0 0⅝
Classe nº 3.									
Briques, ciment chaux......................									
Argile. chaux et sable......................									
Soufre..									
Maïs..									
Fleur de farine..............................									
Fer pour voie ferrée........................									
" en gueuse................................									
Autre fer, y compris acier (A du C. 1er février 1888)........................	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾	0 1⅞
Plâtre, gypse................................									
Sel..									
Viandes salées ou poisson, en baril ou autrement....................................									
Produits agricoles, légumes, non spécifiés...									
" animaux " ...									
Pierre de taille..............................									
Blé..									
Classe nº 4.									
Autres articles, non spécifiés................	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29	0 2½

CANAUX

DES PÉAGES

CANAUX DU DOMINION EN 1898.

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C., 25 juillet 1888.)

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Parcours entier.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénelon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénelon à Lakefield.	
Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{4}$	0 00$\frac{3}{16}$
0 00$\frac{1}{4}$	0 00$\frac{1}{4}$	0 00$\frac{1}{4}$	0 00$\frac{1}{4}$	0 01	0 00$\frac{1}{4}$
01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00$\frac{1}{2}$	0 00$\frac{1}{2}$	0 00$\frac{1}{2}$	0 00$\frac{1}{2}$	0 02	0 00$\frac{1}{2}$
	0 01	0 01	0 01	0 04	01
	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

TARIF DES PÉAGES SUR LES

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY,

Le tarif des péages se subdivise en six classes et se compute par tonnes à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa et écluse de Sainte-Anne, montée et desc.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et desc.
Classe n° 5.									
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼	0 01⅞
Barils, vides, chaque	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00¼
Courbes de navires, chaque	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00¼
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05	0 17½
Bois de chauffage, par corde, sur navires	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23	0 02½
" " en radeaux	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼	0 03⅓
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼	0 00
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½	0 01¼
Traverses ch. de fer, sur navires, chaque	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜	0 0 1/16
" en radeaux, chaque	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼	0 00⅛
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par M. pieds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20	0 01⅞
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par M. pieds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½	0 03¾
Bois carré, par M. pds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69	0 12½
" " en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13	0 25
Bois à voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55	0 05
Bardeaux par M	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08	0 00¾
Poteaux et perches p. clôtur., p. M., sur nav.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42	0 05
" " " en rad.	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77	0 10
Bois en grume, mesure étalon	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13	0 01
Douves et fonds, barils, par M	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
" " pipes, par M	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75	0 12½
" " Indes occid., par M	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65	0 07½
" " de saloirs, sciés ou coupés, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06	0 00½
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½	0 06¼
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65	0 25
Classe spéciale.									
Gypse, cru (par A du C., 28 oct 1892)	0 15	0 05	....	0 05	All. à	l'oue't	.....	......	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾	0 01⅞
Pierre brute, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½	0 07½
Cryolithe, minerai de fer ou minerai chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 11	0 05

CANAUX DU CANADA—*Fin.*

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Parcours entier.	
Chutes Fénelon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénelon à Lakefield.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00½	0 00⅛
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
Free.	Free.	Free.	Free.	Free.	Free.

Canal Saint-Pierre.

Sec. 2. Sur chaque vaisseau passant par le dit canal, 2 centins par tonneau sur le vaisseau et 1 centin par tonne de fret, montée et descente. Arrêté du conseil du 23 juin 1883. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

RÈGLEMENTS SPÉCIAUX SE RAPPORTANT AUX TAUX DE PÉAGE SUR QUELQUES-UNS DES CANAUX.

Sec. 3. La houille peut passer en franchise dans tous les canaux, à l'exception du canal Welland. Arrêté du conseil, 6 juin 1869. Arrêtés du conseil rev. du 26 octobre 1889, sec. 83.

Sec. 4. Les bois en grume, bois manufacturé, ou autres produits de l'industrie forestière, peuvent passer en franchise le Chippawa Creek entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil, 18 mai 1863. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 84.

Sec. 5. (*a*) Par suite de la construction du barrage à travers la rivière Ottawa à Carillon, lequel a rendu la descente des rapides, à cet endroit, difficile et même à certaines époques impraticable, il semble nécessaire, à cause de la difficulté qui se rattache toujours à la descente par le glissoir construit dans le barrage, que l'on puisse se servir du canal pour le mouvement des radeaux, et que jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement on accorde un passage libre aux radeaux dans le canal de Carillon, aux conditions imposées par le ministère des Chemins de fer et Canaux en vue du revenu à percevoir sur le trafic de ce canal. Arrêté du conseil, 6 juillet 1888.

Sec. 5. (*b*) "A part les cas spéciaux où il est donné une permission privilégiée on n'accorde pas de passage aux radeaux ou parties de radeaux dans le canal de Grenville." Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

Canal du Saut-Sainte-Marie.

Sec. 6. Le passage de tous les vaisseaux et du fret sera exempt de péages dans le canal du Saut-Sainte-Marie jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

Sec. 7. (*a*) Il y aura passage libre pour toutes les marchandises qui ont acquitté pleins péages pour tout le parcours des canaux du Saint-Laurent, ou par le canal Lachine, les canaux sur les rivières Ottawa et Rideau, qui passeront dans le canal Welland ; et si tous les droits de péages ont été soldés au canal Chambly, ces droits seront remis aux expéditeurs à Montréal ; et si tous les droits de péages ont été soldés pour le passage dans le canal Welland, il sera permis aux vaisseaux de passer sans péage additionnel dans les canaux ci-dessus mentionnées ou aucune partie d'iceux. A. C., 17 mai 1897.

(*b*) Tous les articles, effets ou marchandises non énumérés ci-dessus doivent être placés dans la classe n° 4. A. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 8. Les colis expédiés d'aucun des ports à l'ouest des canaux du Saint-Laurent et qui ont acquitté les péages voulus pour le passage par ces canaux peuvent être réexpédiés des mêmes ports et passer par le canal Welland franc de port, de la même manière que s'ils avaient été expédiés en ligne directe dès le commencement du parcours ; et les colis prenant la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de péages du canal Welland peuvent être réexpédiés d'aucun des ports sur le lac Ontario, et passer ensuite sans autres droits à payer à travers les canaux du Saint-Laurent comme s'ils avaient pris une feuille de route d'entier parcours dès leur point de départ. Arr. du C., 23 juin 1883. Arr. du C. revisés, 26 octobre 1889, sec. 87.

Sec. 9. Le minerai de fer, le cryolite ou les minerais chimiques peuvent passer dans l'une des subdivisions susmentionnées ou dans toutes les divisions à raison de cinq centins par tonneau.

Sec. 10. On ne donnera pas de laissez-passer à aucun remorqueur ou petit vaisseau à moins de vingt-cinq centins, comme droit minimum ; mais tels vaisseaux ne transportant ni fret ni passagers pourront obtenir une passe générale à raison de $30 par saison, au moyen de laquelle ils pourront monter et descendre les canaux aussi souvent que besoin sera. Arr. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 11. Tous les bateaux appartenant à des personnes qui ont des entreprises pour le gouvernement, soit au point de vue de l'élargissement des canaux ou des réparations ou autrement, occupés à enlever et transporter les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux voulus, auront droit de passage gratis sur tous les dits canaux. Arr. du C. du 22 avril 1884. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 35.

Sec. 12. Les dragueurs de l'Etat et leurs chalans pourront passer dans les canaux sans payer de droits, pourvu toujours que ces dragueurs ou ces chalans ne nuiront en aucune manière à la libre navigation des autres vaisseaux ayant à faire le même trajet. Arr. du C., 18 mai 1891.

TARIF DES PORTS.

Sec. 13. Les vaisseaux qui embarquent ou déchargent du fret sur les terrains du chemin de fer Welland aux ports Dalhousie et Colborne seront exempts de droits de port ; mais tous les autres vaisseaux qui embarquent ou déchargent des marchandises à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou à Port-Maitland devront payer deux centins pour chaque tonne de fret ainsi embarqué ou déchargé. Arr. du C. rev., 26 oct. 1889.

PÉAGES, MONTÉE ET DESCENTE.

Sec. **14**. Les péages suivants doivent être prélevés sur les vaisseaux et propriétés qui se servent des divisions suivantes des canaux :—

Canal Welland.

		Tarif.
1.	Depuis Port-Maitland, Dunville et Port-Colborne jusqu'à Port-Robinson ou Allanburg, ne se servant pas de l'écluse, montée et descente	$\frac{1}{2}$
2.	De la coupe Chippawa, ou de tout autre point du parcours à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne	$\frac{5}{8}$
3.	De Dunnville à Port-Colborne	$\frac{1}{2}$
4.	De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
5.	De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les points intermédiaires	$\frac{3}{8}$
6.	De Marshville ou des points intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	$\frac{3}{8}$
7.	De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	$\frac{3}{8}$
8.	De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
9.	De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	$\frac{1}{8}$
10.	De Dunnville à Maitland	$\frac{1}{4}$
11.	De Port-Robinson par l'écluse et la coupe Chippawa	$\frac{1}{4}$
12.	De Port-Colborne à Port-Maitland	$\frac{1}{2}$
13.	De la coupe Chippawa par l'écluse à Port-Robinson	$\frac{1}{4}$
14.	De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	$\frac{5}{8}$
15.	De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	$\frac{7}{8}$
16.	A travers la coupe Chippawa seulement	$\frac{1}{8}$
17.	A travers l'écluse de Port-Robinson seulement	$\frac{1}{8}$

Canaux du Saint-Laurent.

Sec. **15**. La navigation est divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. La perception des péages sur tous les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Chambly.

	Tarif.
Sec. **16**. Les navires et propriétés allant de Sorel à Chambly doivent payer	$\frac{1}{3}$
Les navires et propriétés allant de Chambly à Saint-Jean doivent payer	$\frac{2}{3}$

Canaux de l'Ottawa.

Sec. **17**. La navigation est divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. La perception des péages sur les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Rideau.

Sec. **18**. La navigation sur ce canal est divisée en trois sections, savoir : Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les vaisseaux et le fret qui traversent une de ces sections payent un tiers ; deux sections deux tiers. Arr. du conseil 18 avril 1873. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sections 77, 78, 79, 80 et 81.

Le canal Tay fera partie du canal Rideau, et les taux de péage suivants seront prélevés sur la dite branche Tay du canal Rideau, savoir :—

De Perth à Smith's-Falls, une section, ou un tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à Kingston, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth au bassin à Ottawa, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à la rivière Ottawa, trois sections, tarif entier du canal Rideau, montée et descente. Arr. du C. 27 septembre 1890.

Observations générales.

Sec. **19**. (*a*.) Toute partie d'une tonne de fret devra être payée le prix d'une tonne, et les parties de sections seront considérées comme section entière sur tous les canaux plus haut mentionnés.

(*b*.) Le passage de bois en grume ou autre bois dans aucun des canaux ou sections plus haut mentionnées devra toujours être contrôlé par les règlements y relatifs. Arr. du C. 18 avril 1873. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 82.

Sec. 20. ECHELLE DE CALCUL POUR ESTIMER LE POIDS DES COLIS QUI PASSENT PAR LES CANAUX.

—	Tonnes.	—	Tonnes.
2,000 liv. avoir du poids	1	Pierre, 12 pieds cubes valent	1
Par mesure de planche, mille pieds	....	Pierre, 1 corde vaut	7½
Par mille, par mille pièces	....	Whisky, 9 barils ou 215 gallons valent	1
Fruits verts, 9 barils valent	1	Barils vides, 10 valent	1
Cendre, 3 barils valent	1	Cercles de barils, 10 mille valent	1
Ecorce, 4 cordes valent	1	Planche et autre bois scié, 600 pieds mesure de planche valent	1
Bœuf, 7 barils valent	1	Courbes de navires, 4 valent	1
Biscuits secs, 9 barils valent	1	Bois de chauffage, 1 corde vaut	3
Brique commune, 1,000 valent	2	Echalas, 60 ou 40 pieds cubes valent	1
Beurre, 22 seaux ou 7 barils valent	1	Bardeaux, 12 mille ou caisses valent	1
Bestiaux, 3 valent	1	Pieux et piquets de clôtures, 1 mille vaut	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils valent	1	Douves et fonds de pipes, 1 mille vaut	8
Briques réfractaires, 1,000 valent	3	" " des I.O., un m. vaut	4
Poisson, 7 barils valent	1	" fonds de barils, un mille vaut	2½
Farine, 9 barils valent	1	" " saloirs "	0½
Gypse et manganèse, 6 barils valent	1	Billots, long. type, un billot vaut	0⅞
Chevaux, 2 valent	1	Bois carré, 50 pieds cubes valent	1
Graisse et suif, 9 barils ou 22 seaux valent	1	Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cubes valent	1
Boissons et liqueurs spirit., 215 gall. valent	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes valent	1
Boissons, autres, spiritueuses, 215 gall. valent	1	Traverses de ch. de fer, 16 ou 50 pds c. val.	1
Noix, 9 barils valent	1	Tout autre bois ouvré ou en partie ouvré, 40 pieds cubes valent	1
Huîtres, 6 barils valent	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces valent	1
Lard, 7 barils valent	1	Pièces d'estacade, 50 pieds linéaires valent	1
Sel, 7 barils valent	1		
Graines, 9 barils valent	1		
Moutons, 20 valent	1		

NOTE.—Par l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-dessous mentionnés devront être cotés d'après le quintal de 100 livres du pays.

Les poids qui équivalent à un boisseau sont comme suit :—Blé, 60 livres ; blé-d'inde, 56 livres ; seigle, 56 livres ; pois, 60 livres ; orge, 48 livres ; avoine, 34 livres ; fèves, 60 livres ; graine de trèfle, 60 livres ; d'herbe, 48 livres ; sarrasin, 48 livres ; graine de lin, 50 livres ; graine de gazon, 14 livres ; de chanvre, 44 livres ; malt, 36 livres ; fèves blanches, 40 livres ; pommes de terre, navets, carottes, panais, betteraves et oignons, 60 livres ; houille bitumineuse, 70 livres.

TARIFS AUX HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Sec. 21. On prélèvera les tarifs suivants sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine :—

	Centins.
Blé et autres grains, par semaine, par boisseau	1
Maïs, par semaine, par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux, par semaine, par baril	5
Sucre, brut, par semaine, par futaille, 10 centins, par baril	5
Liqueurs " par pipe, 15 centins, par petite futaille	12
Liqueurs " par futaille, 10 centins, par quart de futaille	7
Fer en barre " par tonne	24
Fer en gueuse " "	12
Sel, excepté aux hangars Saint-Gabriel, par semaine, par 100 minots	36
Sel, aux hangars Saint-Gabriel, Montréal, après 48 heures, par semaine, par sac	½
Colis, caisses, boîtes, par semaine, par tonne de poids et de mesure	24
Houille, par chaldron	12

Sec. 22. (*a.*) On ne prélèvera aucun droit sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine pour les premières quarante-huit heures d'occupation, après laquelle période, excepté pour la farine, on devra imposer, prélever et percevoir les taux courants établis pour l'usage des hangars.

(*b.*) Les articles non énumérés seront cotés aux prix ci-haut mentionnés d'une manière aussi approximative que possible.

(*c.*) Tout article placé dans les hangars et y demeurant après les premières quarante-huit heures sera passible du taux d'une semaine, même au cas où il n'occuperait les hangars que pour une partie de ce temps, et ainsi de suite pour chaque semaine subséquente.

(*d.*) La main-d'œuvre utilisée pour le débarquement d'articles dans les hangars et la livraison de ces articles sera fournie aux frais des propriétaires des dits articles ou par eux ou leurs agents.

(*e*.) Tout article placé dans ces hangars y demeurera sujet au risque du propriétaire pour tout dommage causé par le feu ou autrement.

(*f*.) Tous les taux provenant de l'emmagasinage devront être payés avant que l'on enlève les effets. Arr. du con. 21 août 1846, Arr. du C. rev. 28 octobre 1889, sec. 90 et 91.

Farine,

Sec. 23. (*a*.) On permettra que la farine reste dans les hangars pendant deux jours entiers gratis.

(*b*.) Si elle reste emmagasinée plus de deux jours ou de 48 heures, la dite farine sera passible du tarif de un centin par jour pour chaque baril pendant les quatre premiers jours qui suivent les quarante-huit heures d'exemption.

(*c*.) Si la farine est gardée dans les hangars plus de quatre jours à raison de un centin par jour par baril, elle sera passible d'un tarif de deux centins par baril pour chaque journée qui suivra l'expiration des dits quatre jours.

(*d*.) Toute partie d'une journée sera considérée comme journée entière. Arr. du C. 31 mai 1856. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 92.

QUAIAGE SUR LA HOUILLE POUR USAGE LOCAL A MONTRÉAL.

Sec. 24. On prélèvera un taux de cinq centins par tonne sur le charbon débarqué sur le terrain du canal entre le port de Montréal et la Côte Saint-Paul, et venant de navires autres que les vaisseaux océaniques et qui entrent dans le canal Lachine par le port de Montréal.

La poussière de houille payera 3 centins la tonne. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 93. Arr. du C., 18 mai 1892.

QUAIAGE POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE DÉPOSÉ SUR LES QUAIS ET BERGES DU CANAL LACHINE,

Sec. 25. Les taux de péage suivants seront prélevés comme mentionné ci-dessous, à savoir :—

(*a*.) Le bois de chauffage déposé sur les quais ou berges du canal Lachine, ou sur les bateaux, barges ou autres embarcations occupant l'un des bassins situés entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, quatre centins par corde, et pour chacun des jours pendant lesquels le bois devra rester dans le canal ou le bassin ou sur les quais ou berges après les cinq premiers jours, un taux additionnel de quatre centins par corde. Arr. du C. 7 août 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 94.

(*b*.) La section précédente ne s'appliquera pas seulement à la perception des taux pour le bois de chauffage des quais de Lachine, du canal et du bassin de Lachine, mais s'étendra et sera rendu applicable aux levées et terrains de la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arr. du C. 27 janvier 1892. Arr. du C. rev. 1889, sec. 94.

BASSINS DU CANAL DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

Sec. 26. Vu qu'en vertu des règlements actuels pour la perception des droits de péages sur les canaux, les navires allant dans la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de plein parcours par le canal Welland, ils devront payer les droits sur une section du canal seulement en rentrant de nouveau dans le canal Lachine.

Et attendu que les navires chargés de grain en destination du havre de Montréal allègent fréquemment une partie seulement de leur cargaison sur des navires océaniques dans le port, et repassent de nouveau dans le canal Lachine dans le but de déposer la balance de leur cargaison soit dans des élévateurs ou des meuneries érigés le long des bassins du canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine, en dedans des limites de la cité de Montréal, seront considérés comme une partie intégrante du port de Montréal seulement quant à ce qui concerne la perception des péages pour la classe des vaisseaux que nous venons de mentionner et qui remontent de nouveau cette partie du canal en vue d'alléger la balance de leur cargaison, mais que ce règlement ne s'appliquera pas aux navires qui reviendront au port pour prendre charge, parce que, dans tel cas, la charge ordinaire de péages sera exigée contre ces vaisseaux au moment de leur sortie du canal pour une deuxième fois dans la direction du port. Arr. du C. 8 août 1878. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 95.

PHOSPHATES

Sec. 27. Attendu que des navires chargés de grain en destination du port de Montréal portent fréquemment des charges de pont de phosphates, et qu'étant obligés de se rendre immédiatement au port pour la livraison du grain, ils ont à payer des droits jusqu'à ce point, mais ensuite remontent le canal Lachine pour déposer les phosphates, et que comme conséquence, en vertu des règlements actuels, ils ont à payer des péages nouveaux pour cette deuxième entrée dans le canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront considérés comme formant partie du port de Montréal en vue de la livraison des phosphates transportés par ces navires à part leur cargaison de grain, tel que mentionné dans cette section ; il est toutefois pourvu que dans le cas de leur retour au port pour prendre charge, les taux de péages ordinaires seront exigés de la part de tels vaisseaux au moment de leur sortie du canal. Arr. du C. 12 juillet 1881. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 96.

QUAIAGE EXIGÉ DE LA PART DE TOUS LES NAVIRES OCÉANIQUES PASSANT PAR LES BASSINS DU CANAL DE LACHINE.

Sec. 28. Les commissaires du havre de Montréal conserveront le privilège de prélever les droits de passage sur l'ancien bassin du canal Lachine, mais l'Etat aura le plein contrôle des nouveaux travaux et du nouveau bassin de ce canal, ainsi que des revenus qui proviendront de leur usage.

Tous les colis livrés ou embarqués par les navires océaniques dans les bassins du canal Lachine (à l'exception de l'ancien bassin inférieur), auront à payer les droits suivants :—

	Par tonne.
Tous les articles et colis non autrement spécifiés	20 c.
Foin, paille, fer en gueuse et perlasse	25 c.
Pommes, paniers et leurs contenus, farine et farine de maïs, poisson, conserves, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bestiaux, moutons, pourceaux	15 c.
Ballast, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.	10 c.
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ c.
Tarif spécial—Briques, 10 c. par mille ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois marchand, 10 c. par mille pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots	Franc de port.
Poussière de charbon	3 c.

Le droit d'entrée ne sera pas moindre que 5 centins dans chaque cas.

Toutes les marchandises déposées sur les quais du canal pour transbordement, ou transbordées dans le canal, ne paieront qu'un seul quaiage.

Quant au bois marchand qui aura payé les péages sur le canal Lachine et qui sera remis à bord de vaisseaux océaniques, la charge sera égale au tarif d'une section de canal, savoir : 3¾ centins par mille pieds mesure de planches. Arr. du C. 26 janvier 1888. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sections 98, 99, 100 et 101. Arr. du C. 18 mai 1892.

Sec.—29.—*Échelle de mesurage pour l'estimation des poids.*

Cendre, perlasse	3 barils à la tonne.
Pommes, fleur, maïs, pommes de terre	9 " "
Poissons, viandes, poix, goudron	7 " "
Chevaux	2 à la tonne.
Bestiaux	3 "
Moutons	15 "
Pourceaux	10 "

Arr. du C. 1er avril 1881. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, section 102.

PÉAGES SUR LE BOIS FLOTTÉ, ETC., QUI ENTRE AU BASSIN À LACHINE.

Sec. 30. Le tableau suivant indique les taux à percevoir sur le bois flotté, le bois marchand et le bois de chauffage qui entrent au bassin à Lachine et dans le canal Lachine :—

Espèces de bois.	Pour le débarquement du b. marc., etc., y comp. l'usage du bassin et du quai pendant l'espace d'un mois.	Pour chaque mois successif de la saison de navigation.	Pour hivernage dans le bassin ou au quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois, rond ou carré, de toutes espèces, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois, rond ou méplat, de toutes espèces, de moins de 12 x 12, par mille pieds cubes	20	15	30
Madriers et planches, y compris tous les bois sciés, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Billot de douze pieds de long ; si plus long, d'après la longueur du billot.	1	½	2
Flottes, par cent	10	5	10
Traverses, par cent.	10	5	10
Poteaux et perches de clôtures, par mille	10	5	10
Douves, à barils, par mille	8	4	8
Douves, à pipes. par mille	8	4	8
Douves des Indes occidentales, par mille	8	4	8
Bois de chauffage sur les berges du canal entre les écluses nos 3 et 5, et aussi sur les quais du bassin du canal à Lachine	3	....	

Remarques.

Sec. 31. (*a.*) On ne tiendra pas compte des fractions de saison de l'hivernage.

(*b.*) Le bois de chauffage sera cordé le long de la berge en laissant le bateau de la manière et aux endroits déterminés par l'ingénieur surintendant.

(*c.*) Les taux de péage relatifs au bois marchand deviendront en vigueur aussitôt que l'on aura terminé les estacades dans le canal Lachine. Arr. du C. 8 juin 1860. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, secs. 103 et 104.

TARIFS POUR LES NAVIRES EN QUARTIERS D'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

Sec. 32. Les navires ayant à passer l'hiver dans le canal Lachine auront à acquitter les droits suivants, savoir : Pour chaque bateau, barge, chalan, ou autre embarcation jaugeant dix tonneaux ou moins, 70 centins par embarcation, pour l'hiver entier, et pour chaque dix tonneaux en sus des premiers dix tonneaux, huit centins additionnels. Arr. du C. 22 août 1879. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 97.

TARIF D'HIVERNAGE DANS LE CANAL RIDEAU.

Sec. 33. Le tarif pour l'hivernage des vaisseaux dans le bassin du canal à Ottawa ou autres points situés le long de la ligne du canal Rideau sera comme suit :

Dans le bassin du canal, Ottawa, vapeurs, par saison	$ 8 00
" " barges "	4 00
En dedans des écluses " vapeurs "	50 00
" à d'autres endroits " "	15 00

Si le ministre des Chemins de fer et Canaux le juge à propos, il a le pouvoir de garantir la propriété du gouvernement contre les dommages qui pourraient être causés par des incendies par le moyen de cautionnements à consentir par les propriétaires de vaisseaux en hivernage. Arr. du C. 19 mars 1887. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 105.

TARIF D'HIVERNAGE DES VAISSEAUX DANS LES CANAUX ET LES ÉCLUSES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Sec. 34. Les péages à solder pour les vaisseaux qui hivernent sur les canaux et les écluses de la rivière Ottawa, sont réglés comme suit :

Dans le canal de Carillon, vapeurs, par saison	$ 8 00
" " barges, "	4 00
Canal de Grenville, vapeurs, par saison	8 00
" barges "	4 00
En dedans des écluses des canaux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville, vapeurs, par saison	25 00
En dedans des écluses du canal de la Culbute, par saison	15 00

L'on prendra telles sécurités contre le feu au moyen de cautionnements que le ministre des Chemins de fer et Canaux jugera à propos. Arr. du C. 14 octobre 1892.

Sec. 35. On ne prélèvera aucun droit sur les vaisseaux qui prennent leurs quartiers d'hiver en dehors des écluses d'aucun des canaux du gouvernement. Arr. du C. 12 décembre 1889.

TARIF POUR LA RÉPARATION DES VAISSEAUX SUR LES BERGES DES CANAUX.

Sec. 36 (*a.*) Les personnes se servant des berges du canal Lachine comme emplacement pour faire des réparations à leurs vaisseaux seront sujettes à une charge de quatre dollars, payable d'avance, pour chaque vaisseau ; la période que comprend chaque paiement est de six mois, et la permission pour entreprendre les opérations devra être obtenue de l'officier contrôleur, en conformité des règlements des canaux en vigueur.

(*b.*) A défaut d'enlever les vaisseaux occupant ainsi les berges à l'expiration de la période mentionnée, si l'on n'a pas obtenu de nouvelle permission, tels vaisseaux seront vendus en vertu de la 16e section des règlements des canaux. Arr. du C. 5 mars 1880. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 106.

Sec. 37. Règlements concernant la réparation des vaisseaux sur les berges des canaux Lachine, Beauharnois et Chambly :—

(*a.*) On n'exécutera de réparations qu'aux endroits indiqués et approuvés par l'ingénieur surintendant.

(*b.*) A part et en sus des autres charges on imposera, sur chaque vaisseau halé ou placé sur la berge pour réparations, un tarif de un dollar, comportant le privilège de demeurer un mois à tel endroit, et un tarif additionnel d'un dollar sera prélevé pour chaque mois ou partie de mois additionnel pendant lequel le vaisseau y demeurera.

(*c.*) Toutefois, au cas où un vaisseau amené sur la berge pour réparations y demeure durant tout l'hiver, on ne chargera que quatre dollars (en sus des tarifs d'hivernage ordinaires), la période ainsi comprise étant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(*d.*) Tout vaisseau demeurant sur la berge du canal, après y avoir passé l'hiver, sera taxé d'un dollar par mois ou fraction de mois pendant lesquels il prolongera son séjour.

(*e.*) Chaque vaisseau qui resterait plus d'une année amarré à la berge du canal payera un tarif de deux piastres par mois ou fraction de mois, calculé sur la période d'une année entière.

(*f.*) Tous les taux de péage seront payables au bureau du percepteur, d'avance, le premier jour de chaque mois.

(*g.*) Ces règlements doivent être compris comme s'appliquant à tous les cas où l'on se servira de la berge des canaux pour réparations de vaisseaux, que ces vaisseaux soient halés ou non. Arr. du C. 6 août 1881. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 107.

TARIFS DES CALES SÈCHES.

Canal de la Vallée de la Trent.

Sec. 38. Les tarifs qui suivent seront imposés pour l'usage de la cale sèche de Bobcaygeon, et de toute partie des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pendant l'hiver ou autre période plus courte.

Pour les vaisseaux.	Hivernage.	Par jour.	Par semaine.
De plus de 15 tonneaux............	$30.00	$4.00	$12.00
De 15 tonneaux ou moins...........	20.00	3.00	10.00

(Arr. du C. 31 octobre 1890.)

Canal Rideau.

Sec. 39. Les règlements suivants régissant les péages sont maintenant établis et seront maintenus pour le service de la cale sèche du canal Rideau à Ottawa :—

(1)	Vapeurs entrant dans la cale sèche..............................	$8.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée...	2.50
(2)	Barges, entrée dans la cale sèche..............................	5.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée...	2.50
(3)	Yatchs à vapeur ou chaloupes..............................	5.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée...	2.50
(4)	Navires hivernant dans la cale sèche, depuis la fin de la navigation jusqu'au printemps suivant..............................	50.00
	Pour toute journée ou partie de journée pendant lesquelles tel bateau demeure dans la cale sèche après l'ouverture de la navigation..............................	8.00

(5) Aucun navire, de quelque classe que ce soit, ne pourra demeurer dans la cale sèche après une période de 6 jours, du moment qu'avis par écrit aura été donné par le maître-éclusier au propriétaire de ce navire, à l'effet que l'on a besoin de la cale sèche pour un autre navire, à moins qu'une convention soit intervenue entre les parties intéressées.

(6) Les honoraires d'entrée soldent tous les droits d'entrée et de décharge des vaisseaux.

(7) A moins de raisons spéciales, il n'est pas permis, pendant la durée de la navigation, d'assécher les écluses à Ottawa ou Hartwell dans le but de réparer les vaisseaux.

Les propriétaires de vaisseaux, de quelque classe que ce soit, seront tenus de prêter l'aide nécessaire pour l'ouverture et la fermeture des portes sous le contrôle de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires de vaisseaux seront dans tous les cas tenus de fournir tous les blocs, etc., pour tenir leurs vaisseaux sur lit durant les réparations nécessaires, et ils devront enlever tous débris à la satisfaction complète du maître-éclusier avant de sortir du bassin. (Arr. du C., 28 décembre 1893.)

Sec. 40. Il ne sera pas permis de se servir de chevaux pour le halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 durant les travaux d'élargissement de cette partie du canal.

(Arr. du C. 20 août 1890.)

Sec. 41. Attendu que la défense de se servir de chevaux pour les fins de halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, dans le cours des travaux pour l'élargissement du canal, a nécessité l'emploi de remorqueurs, et comme conséquence causé des dépenses additionnelles aux intéressés, il a été résolu que l'on donnerait passage libre à tous les remorqueurs employés exclusivement au remorquage sur cette section entre l'entrée inférieure du canal et l'écluse n° 20, jusqu'à ce que les travaux mentionnés soient terminés. (Arr. du C. 27 septembre 1890.)

TARIF SPÉCIAL POUR 1898 SEULEMENT.

Sec. 42. Pendant la saison de 1898 les droits de canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, pour plein passage à l'est par le canal Welland, seront de dix centins par tonne, et pour plein passage à l'est par les canaux du Saint-Laurent, seulement dix centins par tonne ; le paiement des dits droits de dix centins par tonne par le canal Welland donnera à ces produits passage gratuit par les canaux du Saint-Laurent, ou par n'importe lequel de ces canaux ; de plus, lorsque aucun des produits plus haut mentionnés sera amené sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique à son élévateur à Coteau-Landing, le droit à partir de ce dernier point jusqu'à Montréal sera de cinq centins par tonne. (A. C. 1er juin 1898.)

Sec. 43 (*a*). Pendant la présente saison de navigation de 1898 il sera accordé, dans le cas de navires à vapeur spécialement nolisés pour le transport d'excursionnistes allant et revenant le même jour, une réduction de la moitié des péages ordinaires de passagers pour passage dans les canaux de l'Etat, avec l'entente formelle qu'il ne sera pas transporté de fret dans ces excursions par les dits navires.

Sec. 43 (*b*). Attendu que les droits de canaux pour passage par les canaux Welland et Saint-Laurent, pour douves et fonds de barils, sont de 40 centins par 1,000 dans le cas des matériaux ordinaires tels que ceux des barils à sucre et à farine, tandis que dans le cas des douves et fonds de barils à sel les droits sont de 8 centins seulement par 1,000.

Et attendu que demande est faite de faire disparaître cette distinction, pour la raison que les barils à sucre et à farine ont le même poids que les barils à sel.

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du chap. 38 des Statuts revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le département des Chemins de fer et Canaux", et par et avec l'avis du Conseil Privé du Canada, d'ordonner que la classe 5 du présent tarif de péages pour passage dans les canaux du Dominion, établi par arrêté en conseil du 25 mars 1895, soit, et il est par le présent, modifié à l'effet, et à cet effet seulement, de faire disparaître la distinction entre les douves et fonds de barils ordinaires et ceux des barils à sel, et de rendre les droits payables pour ces articles—c'est-à-dire les péages présentement prélevés sur les douves et fonds de barils à sel—uniformes sur tous les canaux du Dominion. (A. C. 28 mai 1897.)

PÉAGES SPÉCIAUX SUR LE SABLE ET LA PIERRE.

Sec. 43 (*c*). Sur la recommandation du ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, le taux des péages sur le sable et la pierre employés dans la construction du pont que la Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York est à construire à Cornwall, a été réduit de 15 et 20 centins à $7\frac{1}{2}$ et 10 centins respectivement. (A. C. 27 août 1898.)

PARTIE VI

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1899.

Compilée par M. Thomas Ridout, I. C., de rapports assermentés fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Député du ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1835	0	1868	2,278
1836	16	1869	2,524
1837	16	1870	2,617
1838	16	1871	2,695
1839	16	1872	2,899
1840	16	1873	3,613
1841	16	1874	3,832
1842	16	1875	4,331
1843	16	1876	4,804
1844	16	1877	5,218
1845	16	1878	5,782
1846	16	1879	6,126
1847	54	1880	6,858
1848	54	1881	7,194
1849	54	1882	7,331
1850	66	1883	8,697
1851	159	1884	9,577
1852	205	1885	10,273
1853	506	1886	10,773
1854	764	1887	11,793
1855	877	1888	12,184
1856	1,414	1889	12,585
1857	1,444	1890	13,151
1858	1,863	1891	13,838
1859	1,994	1892	14,564
1860	2,065	1893	15,005
1861	2,146	1894	15,627
1862	2,189	1895	15,977
1863	2,189	1896	16,270
1864	2,189	1897	16,550
1865	2,240	1898	16,870
1866	2,278	1899	17,250
1867	2,278		

Tableaux sommaires pour les exercices terminés le 30 juin 1898 et 30 juin 1899.

—	Etat comparatif. 30 juin 1898.	30 juin 1899.
Milles de chemins de fer terminés (voie construite)	16,870	17,358
" de voies de garage	2,248	2,402
" de rails de fer, ligne-mère	248	178
" " d'acier "	16,622	17,180
" " " " double voie	553	562
Capital versé (y compris les quatre item suivants)	$ 941,297,037	$ 964,699,784
Primes payées par les gouvernements (fédéral et provinciaux)	$ 161,136,218	$ 165,534,900
Prêts faits " " "	$ 21,569,149	$ 20,468,245
Actions souscrites par les gouvernements (provinciaux seulement)	$ 300,000	$ 300,000
Subventions municipales payées	$ 15,660,668	$ 15,740,668
Milles de chemin de fer en exploitation	16,718	17,250
Recettes brutes	$ 59,715,105	$ 62,243,784
Frais d'exploitation	$ 39,137,549	$ 40,706,217
Recettes nettes	$ 20,577,556	$ 21,537,567
Voyageurs transportés	18,444,049	19,133,365
Marchandises transportées (tonnes)	28,785,903	31,211,753
Milles parcourus par les trains	50,688,283	52,215,207
Voyageurs tués	5	20
Nombre d'élévateurs	108	163
" de passages à niveau, gardés—chemins publics	171	197
" " non gardés "	11,646	11,813
" de ponts au-dessus de la voie	432	430
" de passages à niveau d'autres chemins de fer	243	276
" de raccordements avec "	349	347
" " embranchements des	227	234
" de locomotives en propriété	2,026	2,142
" " louées	86	75
" de wagons-lits et wagons-salons, en propriété	188	231
" " " loués	38	37
" de voitures de 1re classe, en propriété	1,176	1,170
" " " louées	38	69
" " 2e classe et d'immigrants, en propriété	623	621
" " " " louées	5	19
" de wagons à bagage, wagons poste et de messag., en propriété	647	639
" " " " loués	21	29
" de wagons-réfrigérateurs, en propriété	398	665
" " loués	122	122
" de wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété	35,459	38,039
" " " loués	3,361	3,112
" de wagons-plates-formes, en propriété	15,864	15,434
" " loués	442	377
" de wagons à houille et wagons à bascule, en propriété	5,181	5,540
" " " loués	....	42
" de fourgons de conducteurs, en propriété	1,017	1,008
" " " loués	7	5
" de wagons à outillage, en propriété	202	*910
" " " loués	3	8
" de charrues à neige, en propriété	292	302
" " louées	2	2
" de *flangers*, en propriété	154	186
" " loués	1	1

* Y compris pelles à vapeur, sonnettes, wagons réservoirs, wagons à matériel, wagons à gravier, wagons restaurant, etc.

Capital nominal acquitté au 30 juin 1899.

——	Milles construits.	Sommes.	Par mille.	Observations.
		$ c.	$ c.	
Capital-actions ordinaires	17,358	270,325,495 67	15,573 54	
" privilégiées	17,358	120,974,864 39	6,969 40	
Dette garantie par obligations	17,358	362,053,494 55	20,858 02	
Aide du gouvernement fédéral	17,358	155,646,419 39	8,966 84	
" de l'Ontario	6,798	7,281,129 63	1,071 07	Egal à une moy. de $1,766.14 par mille sur tout le parcours.
" de Québec	3,345	15,646,789 10	4,677 66	
" du Nouveau-Brunswick	1,434	4,506,040 71	3,142 29	
" de la Nouvelle-Ecosse	909	1,583,108 53	1,741 60	
" de l'Ile du Prince-Edouard	210	....	....	
" du Manitoba	1,603	1,602,157 60	999 47	
" de la Col.-Britannique	1,129	37,560 00	33 22	
" des Territ. du Nord-Ouest	1,930	....	....	
Aides des municipalités de l'Ontario	6,798	11,995,164 37	1,764 51	Egal à une moyenne de $906.83 par mille sur tout le parcours.
" de Québec	3,345	2,569,218 62	768 08	
" du Nouveau-Brunswick	1,434	336,500 00	234 66	
" de la Nouvelle-Ecosse	909	181,685 00	199 87	
" de l'Ile du Prince-Edouard	210	....	....	
" du Manitoba	1,603	595,600 60	371 55	
" de la Col.-Britannique	1,129	37,500 00	33 22	
" des Territ. du Nord-Ouest	1,930	25,000 00	12 95	
Capital provenant d'autres sources	17,358	9,302,116 93	535 90	
Total du capital payé	17,358	964,699,784 49	55,576 67	

Prêts de gouvernements et de municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer terminés ou dont la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1899:—

Gouvernement fédéral	$ 161,708,395 06
" de l'Ontario	7,499,180 63
" de Québec	17,170,780 42
" du Nouveau-Brunswick	4,530,540 71
" de la Nouvelle-Ecosse	2,280,116 53
" du Manitoba	1,771,177 50
" de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	12,613,156 37
" de Québec	4,340,574 00
" du Nouveau-Brunswick	361,500 00
" de la Nouvelle-Ecosse	291,685 00
" du Manitoba	595,600 00
" de la Colombie-Britannique	37,500 00
" des Territoires du Nord-Ouest	25,000 00
Total	$ 213,262,706 22

Accidents suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	2	17	6	25
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement	2	9	13	24
En préparant les trains	....	13	....	13
En mettant la tête ou les bras en dehors des châssis	....	....	....	....
En attelant les wagons	....	10	....	10
Collisions et déraillements	12	18	1	31
Frappant contre les ponts	....	1	....	1
En marchant ou étant sur la voie	....	25	88	113
Explosions	....	2	....	2
Autres causes	4	24	37	65
Total, tués	20	119	145	284

CONCESSIONS DE TERRAINS par le gouvernement à des chemins de fer construits ou en voie de construction, au 30 juin 1899.

Acte autorisant la subvention.	Nom du chemin de fer.	Gouvernement.	Milles subventionnés.	Acres concédées par mille.	Total d'acres concédées.	Acres vendues par les compagnies de chemin de fer.	Montant réalisé.
							$ c.
48-49 Vic. c. 60 50-51 Vic. c. 22 52 Vic. c. 2	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta (ligne-mère), Dunmore à Lethbridge	Fédéral	109·50	6,400	700,800	834,048	1,101,732 83
52 Vic. c. 4 52 Vic. c. 3	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta—De Lethbridge à la frontière internationale	"	64·62	6,400	413,568		
53 Vic. c. 4	Calgary et Edmonton	"	340·00	6,400	2,176,000	1,481,046	*
	‡Canadian-Northern, comprenant—						
58 Vic. c. 4	Cie de ch. de fer et du Canal du Lac Manitoba	"	125·00	6,400	800,000	....	....
47 Vic. c. 25	et Great-Northern de Winnipeg	"	900·00	Div. A. 6,400 " B. 12,800 " C. 6,400	8,480,000		
44 Vic. c. 1	Canadien du Pacifique (ligne-mère)	"	....	....	25,000,000	†6,793,014	10,189,521 00
53 Vic. c. 4	Can. du Pac., embranch. Deloraine et Napinka	"	18·01	6,400	115,264	3,972,800·04	12,918,804 49
53 Vic. c. 4	" embranchement Glenboro' et Souris	"	45·24	6,400	289,536		
53 Vic. c. 4 54 Vic. c. 10	" embranch. Kenmay et Estevan	"	156·86	6,400	1,003,904		
57-58 Vic. c. 6	" embranchement Pipestone	"	31·30	6,400	200,320		
49 Vic. c. 11	Grand-Nord-Ouest Central	"	50·00	6,400	320,000	....	....
48-49 Vic. c. 60	Manitoba et Nord-Ouest (ligne-mère)	"	430·00	6,400	2,918,400	1,187,487	1,951,062 78
49 Vic. c 11	" " embr. depuis Binscarth	"	26·00	6,400			
57-58 Vic. c. 6	Saskatchewan et Ouest	"	15·47	6,400	99,008		
53 Vic. c. 4	Manitoba et Sud-Est	"	98·00	6,400	627,200	....	....
48-49 Vic. c. 10 54-55 Vic. c. 10	Manitoba et Cie de colonisation du Sud-Ouest	"	218·25	6,400	1,396,800	355,052·63 Emp. de ville	1,565,150 27 152,881 92
48-49 Vic. c. 60 50-51 Vic. c. 23	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	"	253·96	6,400	1,625,344	128,000 998,230	121,600 00 *
52 Vic. c. 4 54 Vic. c. 9	Vallée du Daim-Rouge	"	55·00	6,400	352,000	....	....
	Yarmouth et Annapolis	Nouvelle-Ecosse	....	....	150,000	....	....
	Colombie et Kootenay	Colomb.-Britannique	....	....	190,000	Emp. de ville 1,888	156,275 15 5,081 79
	Colombie et Ouest	"	....	....	2,110,000	....	....
	Esquimalt et Nanaïmo	"	....	....	1,900,000	262,728·77	811,977 30
	Kaslo et Slocan	"	....	....	198,240	Emp. de ville 45	5,109 00 225 00
	Nelson et Fort-Sheppard	"	....	....	608,256	1,493·38 Lots de ville	11,061 35 181,161 81

† Vendu au gouvernement fédéral à $1.50 de l'acre. * Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence le rapport dans ce sens est incomplet. ‡ Par 62-63 Vic., session 1899, chap. 57, la Compagnie de chemin de fer et du Canal du Lac Manitoba et le chemin de fer du Great-Northern de Winnipeg étaient amalgamés sous le titre de chemin de fer Canadian-Northern, tous les droits des deux compagnies étant acquis par la nouvelle compagnie.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada, 30 juin 1899.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.-O., à Coutts, sur la front. intern., largeur de la voie, 3 pds.	....	64·62
	La partie de Dunmore à Lethbridge, 107 milles, a été changée à 4 pds 8½ pcs et affermée au chemin de fer du Pacifique Canadien le 29 novembre 1893.		
Alberta-Sud	Embranchement de la jonction Harvey à Alma, N.-B.	16·00	
	Embranch. de Harvey, Albert à Harvey Bank, N.-B.	3·00	
			19·00
Baie-des-Chaleurs sous le système de l'Atlant. et Lac-Supérieur.	De la gare Métapedia, sur C.C.P., à Paspébiac-Ouest.	....	100·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc	....	4·00
Berlin et Waterloo (électrique)	De Berlin à Waterloo	....	3·00
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.	....	32 00
Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie	De Brockville à Westport, Ont	......	45·00
Calgary et Edmonton	De Calgary à Edmonton	190·97	
	" McLeod, district d'Alberta	104·10	
			295·07
Canada-Atlantique	De la cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle et à la frontière des Etats-Unis. Traverse le St-Laurent à Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc à Coteau et à Lacolle	......	135·00
Comtés du Centre }	De Glen Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont	21·00	
Affermé au Canada-Atlantique }	De South-Indian, sur le Canada-Atlant., à Rockland.	16·00	
			37·00
Canada-Sud	Ligne-mère—De Windsord, Ont., au pont suspendu	226·18	
	Emb. d'Amherstburg—De Essex-Centre à Amherstburg	16·83	
	Emb. de St-Clair—De la jonct. St-Clair à Courtright.	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De F.-Erié à la jonct. de Welland	17·50	
	Emb. d'Erié à Niagara—Du vieux F.-Erié à Niagara.	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Affermé	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolia	7·00	
"	Leamington et Saint-Clair—De Comber à Leamington	15·95	
			382 19
Canada-Est	Ci-devant Nord-Ouest et Ouest du N.-Brunswick—De Gibson, en face de la cité de Frédéricton, à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial	107·00	
	Chatham-Junction à Chatham et Logieville, *via* Nelson	20·00	
	De Blackville à Indiantown	9·00	
Canadien du Pacifique :			136·00
En propriété	Ligne-mère—Callander à Vancouver	2,560·90	
(Canada-Central)	" D'Ottawa à Callander	223·60	
(Qué., Mont., Ottawa et Occid.)	" De Montréal à Ottawa	120·30	
(" Rive-Nord)	" De Québec à la jonction Saint-Martin	159·80	
Chemin de fer d'Alberta	Embr.—De Dunmore à Lethbridge	105·15	
Passe-du-Nid-du-Corbeau	" De Lethbridge à Kootenay-Landing	288·75	
	" De la jonction des Piles aux Grandes-Piles	26·90	
	" De la jonction de Berthier à Berthier	2·00	
	" De la jonction de Joliette à Saint-Félix	16·80	
	" De la jonction de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13·60	
	" " à St-Eustache.	6·00	
Montréal et Ouest	" De Saint-Jérôme à Labelle	66·90	
	" De la jonction de Saint-Lin à Saint-Lin	15·00	
	" De la g. de Buckingham au vil. de Buckingham	4·20	
Brockville et ch. de fer d'Ottawa.	" De la jonction de Carleton à Brockville	45·00	
	" De Sudbury au Saut-Sainte-Marie	180·60	
	" De Sudbury aux Mines de Cuivre	5·60	
	" De la jonction de Winnipeg à Emerson	64·50	
	" " à Manitou	101·10	
	" De Rosenfeldt à Gretna	13·70	
	" De Winnipeg à Selkirk-Ouest	22·50	
	" De la jonction *Air Line* à Foxton	37·50	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.*	Embranchement de Souris. Kenmay à Estevan.....		156·20	
	Embranchement de Souris. Glenboro' à Souris......		45·70	
	Embranchement de Souris. Deloraine à Napinka....		18·60	
	Embranchem.—De la jonction de Menteith à Reston.		31·30	
	" De North-Portal à Pasqua		160·30	
	" De la jonction de New-Westminster à New-Westminster.............		8 20	
Colonisat. du Lac-Témiscamingue	" De Mattawa à Kippewa............		45·80	
	" Mission-Junction à Mission....		10·10	
	" De Revelstoke à Arrow-Head........		27·80	
	" De Vancouver à Coal-Harbour		1·20	
	" De Trois-Fourches à Sandon		4·20	
	Total des milles possédés..........		4,589·80	
Lignes affermées.....	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)—			
	De l'extremité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué	182·50		
	Renfrew-Jct. à Eganville, Ont............	18·90		
			201·40	
	St-Lawrence et Ottawa—			
	D'Ottawa à Prescott, Ont	51·80		
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa	6·60		
			58·40	
	Ontario et Québec—			
	Montréal (gare Windsor) à la coupe Daley..	6·70		
	De Mile-End à la coupe Daley	7·40		
	Montreal-Jct. l'extr. sud du pont de Lachine	3·60		
	" à Toronto-Junction....... .	334 00		
	De St-Luc-Junction à Western-Junction ..	1·70		
	De Toronto-Junction à Strachan Avenue .	3·20		
	De Leaside-Junct. à Union-Station, Toronto	5·30		
	De London à Windsor..	112 60		
			474·50	
	Credit-Valley—			
	De Toronto-Junction à Saint-Thomas......	116·80		
	De Streetsville-Junction à Melville-Jct....	31·60		
	De Cataract à Elora................. .. .	27·30		
			175·70	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De Woodstock à London.		26·60	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	De Toronto-Junction à Owen-Sound	116·80		
	D'Orangeville-Junction à Teeswater.	69·80		
	De Glenanan à Wingham...	4·50		
			191·10	
	Guelph-Junction—			
	De Guelph-Junct., ch. de f. Credit-Valley à Guelph..		15·25	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—			
	De la jonction de Desjardins avec le Grand-Tronc à Hamilton..........................		2·70	
	Montréal et Lac-Maskinongé—			
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon...		12·90	
	Montréal et Ottawa—			
	De Vaudreuil à la Jct. p. le Canada-Atlant..	86·20		
	De Rigaud à Pointe-Fortune	7·00		
			93·20	
	Cap-de-la-Madeleine—			
	De la ligne-mère du C.C.P. à la jonction avec embranchement des Piles au Cap de la Madeleine...		2·32	
	Nouveau-Brunswick—			
	De Woodstock à la frontière du Maine....	59·40		
	De Newburg-Junction à Frédéricton.......	58·40		
	De Aroostook-Junction à Edmondston....	57·20		
			175·00	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.*				
Lignes affermées	Saint-Jean et Maine—			
	De Vanceboro à McAdam-Junction......	6·30		
	De McAdam-Junction à Fairville.........	81·80		
	De Fairville à Carleton..	4·00		
			92·10	
	Pont de St-Jean et prolongement de ch. de fer—			
	De Fairville à Saint-Jean		2·00	
	Frédéricton—			
	De Frédéricton-Junction à Frédéricton..		22·10	
	Nouveau-Brunswick et Canada—			
	De McAdam-Junction à Saint-Stephen....	33·90		
	De Watt-Junction à Saint-André.........	27·50		
	De McAdam-Junction à Woodstock	50·80		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine	5·00		
			117·20	
	Ch. de fer de Saint-Stephen et Milltown—			
	De Saint-Stephen à Milltown......		4·64	
	Tobique-Valley—			
	Perth-Centre à Plaster-Rock..		28·00	
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—			
	De Manitou à Deloraine.............. ...	100·40		
	De Winnipeg à Glenboro'.	101·90		
	De Elm-Creek à Carman	12·10		
			214·40	
	Columbia et Kootenay—			
	De Nelson à Robson	27·70		
	De Slocan-Junction à Slocan-City.........	32·00		
	Embouchure de la rivière Kootenay.......	0·80		
			60·50	
	Shuswap et Okanagan—			
	De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au lac Okanagan		51·00	
	Nakusp et Slocan—			
	De Nakusp, sur le lac La-Flèche, aux trois fourches du creek Carpenter, C.-B....................		36·90	
	Columbia et Ouest—			
	De Robson à Rossland........	33·20		
	De Trail à Smelter-Junction	2·00		
			35·20	
	Total des milles affermés........... ..		......	2,093·11
	" possédés.........		....	4,589·80
	" réseau du Pac. Can.....		....	6,682·91
Chemins de fer de l'Etat...	Intercolonial—			
	Halifax à la Pointe-Lévis (*via* Harlaka)....	674·87		
	Dartmouth à la jonction de Windsor	13·00		
	Truro à Sydney	214·17		
	Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord..	4·50		
	New-Glasgow à Pictou-Landing...........	8·00		
	Stellarton à la jonction d'Oxford..........	79·63		
	Pointe-Brown à Pictou	1·70		
	Jonction de Pugwash à la stat. de Pugwash	4·70		
	Jonction de Painsec à la Pointe-du-Chêne..	11·38		
	Moncton à Saint-Jean	89·22		
	Jonction de Derby à Indiantown..........	13·51		
	Embranchement de Dalhousie	7·00		
	Jonction de Saint-Charles à la jonction de la Chaudière (*via* Saint-Henri)...... ...	16·38		
	Hadlow à la Courbe de la Chaudière... ..	5·64		
	Embranchements du fret....	23·47		
			1,167·17	
	Embranchement de Windsor (32 milles) du ch. de fer Interc. est opéré par le ch. de fer Dominion-Atlantic.			

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Chemins de fer de l'Etat—*Suite.*	Ile du Prince-Edouard— Ligne-mère—Alberton à Charlottetown.... 105·30 De Royalty-Junction à Georgetown....... 41·00 Embranchem—De Mount-Stewart à Souris 38·40 " D'Alberton à Tignish...... 13·30 " D'Emerald à Cap-Traverse. 12·00	210·00	1,377·17
Caraquette..	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B..	....	68·00
Carillon et Grenville............	De Carillon à Grenville, Qué., se reliant à chaque extrémité à la Cie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pds 6 pces)......	....	13·00
Central (Nouvelle-Ecosse), ci-devant Central de la Nouv.-Ecosse	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique N.-E.	....	74·00
Ontario-Central.................	De Pictou, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wallaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Quebec, dans le township de Rawdon	....	104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial à Chipman	....	45·66
Ligne côtière, Nouvelle-Ecosse ..	De Yarmouth à Lockeport vers Halifax, 98 milles, de laquelle 30·80 milles sont en exploitation..........	....	30·80
Cobourg, Northumberland et Pacifique.......	De Cobourg, Ont., à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, 50 milles en voie de construction..	....	
Cie de houille et de ch. de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')...........	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy........	....	32·00
	Embranchem. de Spring-Hill et Oxford, 14 milles des mines de Spring-Hill, au village d'Oxford, sur l'emb. du ch. de f. Oxford-New-Glasgow, Int., non en expl..		
Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis, Vallée de la Cornwallis, Yarmouth et Annapolis, embranchement de Windsor, Intercolonial.........	De Windsor à Annapolis, N.-E	84·00	
	D'Annapolis à Yarmouth......	87·00	
	Embranchements—		
	De Wilmot à Forbrook.................	3·50	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-dev. ch. de fer de la Vallée de Cornwallis)....	14·00	
	Embranch. de Windsor Int.,—de Windsor à Windsor-Junction, ch. de fer Intercolonial, 14 milles de Halifax.............	32·00	220·50
Comté de Drummond..........	De Sainte-Rosalie, Qué., raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Léonard, de là à la Chaudière. ..	115·93	
	De Saint-Léonard à Nicolet et quai de Ball, sur le St-Laurent	17·36	
	De Mitchell à Burrill's-Mill	50	133·79
Vallée de Richelieu-Est.........	D'Iberville à Noyan, Qué.....	....	22·80
Elgin à Havelock..............	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petitcodiac avec le chemin de fer Intercolonial; de là à Havelock, comté de King..................	27·00	
	Havelock à Keith's-Mills	1·00	28·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver		78·00
Frédéricton et pont du chemin de fer de Sainte-Marie	En amont de la rivière Saint-Jean, reliant le chemin de fer de Frédéricton, à Frédéricton, avec les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada-Est, à Sainte-Marie		1·33
Grand-Tronc (en propriété)—Ligne-mère	De Point-Edward à Pointe-Lévis et la frontière, Vermont	719·33	
	Des chutes Niagara à Windsor	229·32	
			948·65
Embranchements	Raccordements à Toronto avec le G. W., et N. et N.-O.	4·75	
	De Montréal à Dorval	10·12	
	Prolongement de Sarnia—De Point-Edward à Sarnia	3·13	
	De Montréal aux quais	0·83	
	D'Arthabaska à Doucet's-Landing (emb. de Trois-Riv)	35·34	
	Kingston—Ligne-mère à la cité de Kingston	2 25	
	De Waterloo et Berlin à Galt	14·85	
	De Sainte-Marie à London	22·00	
	De Saint-Lambert à la frontière, N.-Y., et Saint-Isidore à la ligne provinciale	65·50	
	De Blackwell au tunnel de Saint-Clair	5·00	
	De Port-Dover à Wiarton, Durham et Port-Rowan	189·75	
	De Brosseau à Dundee et Valleyfield	81·14	
	De Jacques-Cartier à la jonction avec le C.C.P.	6·54	
	De Waterloo à Elmira	10·17	
	De Belleville à Midland	163·96	
	De Lindsay à Scarboro'-Junction	60·35	
	" Haliburton	54·20	
	De Whitby à Manilla	33·73	
	De Lakefield-Junction à Lakefield	11·66	
	De North-Hastings-Junction à Eldorado	22·21	
	De Blackwater à Coboconk	36·35	
	De Port-Hope à Omemee	33·05	
	De Millbrook à Peterboro'	12·85	
	De Stouffville au lac Simcoe	26 46	
	De Peterboro' au lac Chemong	8·22	
	Raccordement, Merritton	0·17	
	" Stoney-Creek	2·08	
	Lignes auxiliaires (division N. et N. O.)	0·48	
	De Hamilton à Toronto	36·64	
	Ligne auxiliaire—Embranchement	0·36	
	Raccordement, Burlington-Est	0·13	
	" " Ouest	0·21	
	De Harrisburg à Guelph	27·18	
	Raccordement " (W. G. et B.)	0·11	
	De Harrisburg à Brantford	7·76	
	Embranch. de la jonction de Brantford avec le G.-T.	0 13	
	De Komoka à Sarnia	50·85	
	De Wyoming à Petrolia	4·71	
	De Fort-Erié à Glencoe	145·55	
	Raccordement, Welland-Junction, Est	0·26	
	" " Ouest	0 50	
	" Canfield-Junction	0·19	
	" Simcoe (G. B. et L. E.)	0·24	
	York-Est Saint-Thomas	0·32	
	D'Allanburg à Clifton-Junction	8·33	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie	25·14	
	De Glencoe à Kingscourt-Junction	21·04	
	De Guelph à Southampton	101·26	
	De Palmerston à Kincardine	66·67	
	" raccordement	0·20	
	De Hyde-Park à Wingham Junction	68·88	
	Raccordement, Clinton-Junction	0·13	
	Brantford, ligne auxiliaire	34·78	
	Toronto, ligne de ceinture, Swansea à Carleton	4·37	
	" de Don à Fairbank-Junction	8·33	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Grand-Tronc—Embranchements—*Suite.*	De Toronto à Gravenhurst.	111·60	
	D'Allandale à Collingwood	31·76	
	D'Hamilton à Allandale	93·82	
	" Port-Dover	40·25	
	De Collingwood à Meaford.	20·50	
	De Elmvale à Hillsdale	8·28	
	Jonction de Beeton à Collingwood	39·83	
	De Gravenhurst à la jonc. de Nipissingue avec le C.C.P.	111·37	
	De Colwell à Pénétanguishene	33·34	
	De Cobourg à Harwood (pas en exploitation)	15·00	
			2,037·16
	Total possédé		2,985·81
	Affermé et en partie possédé—		
	Buffalo et Lac-Huron, Fort-Erié à Goderich	162·00	
	Embranchement d'Owen-Sound—		
	Park-head à Owen-Sound.	12·42	
	Affermé ou loué—		
	Embranchement des quais, Montréal	1·75	
			176·17
	Total de milles, réseau du Grand-Tronc		3,161·98
Approches du tunnel Saint-Clair.	Sous la rivière St-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan		2·23
	(Longueur du tunnel d'une ouverture à l'autre, 6,000 pds ; de coupe cylindrique d'un diamètre intérieur de 19 pds 10 pouces).		
Grand-Oriental, dans le réseau Atlantique et Lac-Supérieur	Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la riv. St-François	6·00	
	Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordem. avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire	7·00	
	De Yamaska à Sorel	10·00	
			23·00
Grand-Nord	De Saint-Jérôme à Moncalm	28·00	
	De la jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides vers l'ouest à Shawenegan	20·00	
	De la ligne-mère à Grand'Mère	1·00	
			49·00
Grand-Nord-Ouest-Central	Depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota		50·93
Rive du Golfe	Raccordem. avec le ch. de f. de Caraquette à Pokemouche jusqu'à Tracadie, expl. par le c. f. de Caraquette.		16·78
Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)	De Hamilton à Beamsville		23·00
Hamilton et Dundas (électrique)	De Hamilton à Dundas,		7·25
Hamilton-Radial (électrique)	De Hamilton à Burlington et voie de Guelph		12·00
Hampton et Saint-Martin, ci-devant Saint-Martin et Upham	De Hampton sur le ch. de f. Intercolonial à St-Martin, comté de Saint-Jean, N.-B., sur la baie de Fundy		30·00
Hereford	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, Maine-Central à la frontière internationale, et au Québec-Central à Dudswell	48·50	
	De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de chaux Dom..).	4·80	
			53·30
Electrique de Hull	Hull à Aylmer et embranchements		13·63
Pont de chemin de fer interprovincial et abords	Traverse la rivière Ottawa à la cité d'Ottawa		1·43
Irondale, Bancroft et Ottawa	Du point de raccord. avec le ch. de fer Grand-Tronc, près de la gare Kinmount, a la gare Bancroft.		50·00
Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada	Maccan-Station, Interc., aux mines de houille Joggins.		12·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

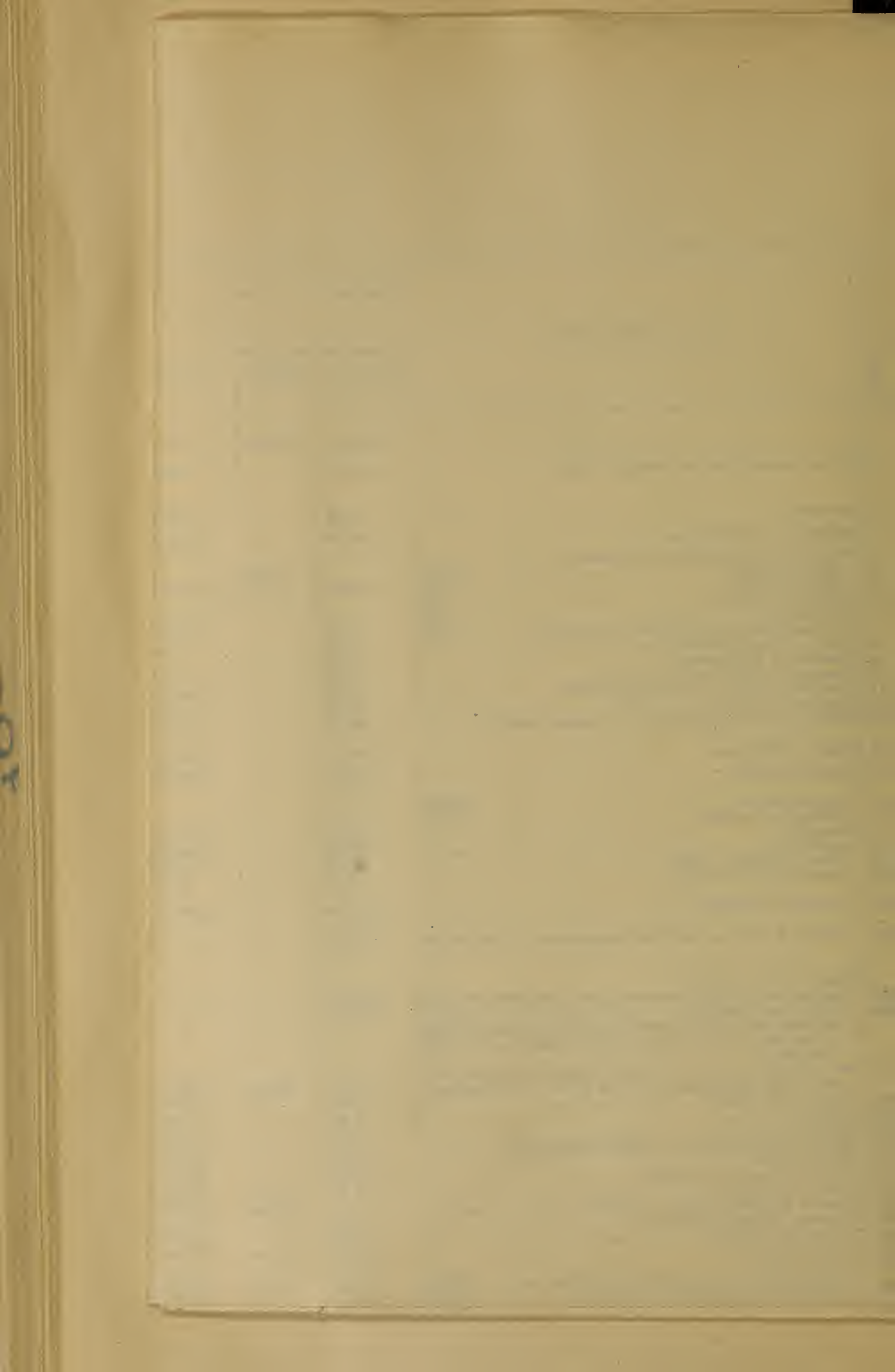
Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Kaslo et Slocan	De Kaslo à Sandon, C.-B.	28·80	
	Du raccordement à Cody	3·00	
			31·80
Kent-Northern	Richibouctou, N.-B., à Kent-Jct., ch. f. Intercolonial.	27·00	
St-Louis et Richibouctou	Richibouctou à Saint-Louis	7·00	
			34·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Renfrew	103·10	
	Emb. de Glendower—De Bedford aux min. de Zanesville	4·00	
	Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville.	1·00	
	Emb.—Aux moul. de Doran (charbon.), aux moul. McLaren, aux min. de Bethlehem, aux moul. de Lavant, aux moul. de Clyde-Forks, aux min. de Wilson, aux moul. de Caldwell, aux min. William, à la b. Cameron	4·75	
	(Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sharbot et à Renfrew.)		
			112·85
Kingston, Napanee et Western	Amalgamé avec le ch. de fer de la Baie-de-Quinté :		
	Napanee à Tamworth	28·50	
	Yarker à Harrowsmith	7·00	
	Tamworth à Tweed	20·95	
	Harrowsmith à Sydenham	4·37	
			60·82
Lotbinière et Mégantic	Stat. de Lyster, Grand-Tronc, à St-Jean-des-Chaillons.	....	30·34
L'Assomption	Station de L'Epiphanie, C.C.P., à l'Assomption	....	3·00
Lac-Erié et Rivière-Détroit	De Walkerville, Ont., à Ridgetown	84·22	
Erié et Huron	De Rondeau à Sarnia	71·50	
			155·72
London et Port-Stanley	De London à Port-Stanley, sur le lac Erié	....	24·00
Cie du canal et de chemin de fer du Lac-Manitoba, maintenant dans le Canadian-Northern.	De la jonction du Manitoba et Nord-Ouest à Gladstone jusqu'à Winnipegosis	....	124 74
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le ch. de fer Québec et Lac-Saint-Jean (exploité par le ch. de fer Québec et Lac-Saint-Jean)	....	39·50
Manitoba et Nord-Occidental	Portage-la-Prairie à Yorkton	223·05	
	Emb. de la Riv.-aux-Coquilles—Binscarth à Russell	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Occidental—Minnedosa à Rapid-City	15·47	
			249·97
Manitoba et Sud-Est	Dans une direction sud-est de Winnipeg au côté ouest du Lac des Bois ; 45·60 milles en voie de construction.	....	
Midland de la N.-Ecosse (ci-devant Vallée de la Stewiacke)	De Windsor vers Truro, N.-E.—38 milles en voie de construction	....	
Colonisation de Montfort et Gatineau	Du point de raccord. avec le Montréal et Occidental, près de Saint-Sauveur à Arundel	....	33 00
Vallée de la Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer *Connecticut and Passumpsic Rivers :* se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville	31·95	
	Embranch.—De Stanstead-Junction à Stanstead	3·51	
			35 46
Montréal et Vermont-Junction	Du point de raccord. avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont ; se relie aussi au chemin de jonction Lac-Champlain et Saint-Laurent à Stanbridge	......	23·60

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et ligne provinciale	De la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Farnham	32·00	
	De Marieville à Saint-Césaire	8·60	
			40·60
Montréal et Atlantique (ci-devant Sud-Est)	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale	33·80	
	Division Nord—De la jonction de Sutton à Sorel	95·50	
	Entre Newport et Richford—Partie de la ligne en Canada	10·00	
		139·30	
	Affermée—Jonction du Lac-Champlain et Saint-Laurent—De Stanbridge à Saint-Guillaume	60·70	
			200·00
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et Stanstead, Shefford et Chambly).		
Parc de Montréal et Ile (électriq.)	Cité de Montréal et ses environs	......	40·88
Ligne de ceinture de l'île de Montréal (électrique)	De Hochelaga au Bout de l'Ile	12·12	
	Le long de la rue La Salle, Maisonneuve	·55	
			12·67
Jonction de Napierville	De Saint-Rémi au village de Napierville, Qué., pas de rapport du nombre de milles	....	
Nelson et Fort-Sheppard	Du bras ouest du lac Kootenay, près Nelson, à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B.	....	59·40
Cie de ch. de fer, de houille et de fer, New-Glasgow, maintenant Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse	De Ferrona-Junction, C.F.I., à Sunny-Brae	....	12·50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap-Tormentine	....	36·00
Parc des Chutes Niagara et ch. de fer électrique de la rivière	De Queenston à Chippewa	......	13·68
Pacifique-Nord et Manitoba	De Winnipeg à la frontière internationale	65·94	
	De la jonction du Portage au Portage-la-Prairie	52·52	
	De Morris à Brandon	145·24	
	Lieu du départ à Hartney	46·50	
	Relié avec le C.C.P. à Winnipeg	1·24	
	Voies de service sur l'embranchement de Brandon	·17	
			311·61
Nosbonsing et Nipissingue	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue	......	5·50
Sud de la Nouvelle-Ecosse	De Shelburne à New-Germany, 11 mil. en voie de const.		
Ontario, Belmont et Northern	De la Jonction avec le ch. de fer Ontario-Central aux mines de fer du township de Belmont	....	9·60
Montagne d'Orford	De Eastman, sur le C.C.P., à Lawrenceville et Kingsbury, Qué	......	26·50
Ch. de fer électrique d'Oshawa	De Port-Oshawa, lac Ontario, à la station du chemin de fer Grand-Tronc, et travers. la ville d'Oshawa	....	8·50
Ottawa et Gatineau	De la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Hull, Qué., à Gracefield	....	56·50
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	De Ottawa à Depot-Harbour, lac Huron, près Parry-Sound	......	263·80
Vallée de l'Ottawa dans le système de l'Atlantique et Lac-Supérieur	De Lachute, sur le C.C.P., à St-André, sur la riv. Ottawa	....	7·00
Ottawa et New-York	D'Ottawa à la frontière internationale, près Cornwall	......	56·79
Pembroke-Sud	De Pembroke au lac Golden	....	20·50
Philipsburg	De la station Stanbridge du C.C.P. et du Vermont-Central à Philipsburg, Co. de Missisquoi	....	7·50
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur la jonction Pontiac du Pacifique, aux mines Bristol, comté de Pontiac, Qué	....	4·25
Junction de Pontiac du Pacifique	De Aylmer, Qué., à Waltham	....	70 60
Port-Arthur, Duluth et Western	De Port-Arthur au lac Gunflint, sur front. du Minnesota (Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William)	....	85 50
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chemin de fer Canadien du Pacifique à Régina, vers le nord-ouest, jusq. Lac-Long et Prince-Albert	....	253·96

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Miles.	Distance. Total.
Québec et Lac-Saint-Jean..	Québec à Roberval ....,	192·00	
	De la jonction de Chambord à Chicoutimi...........	53·85	
		————	245·85
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.....	137·50	
	Emb. de la Chaudière, de Jon. de Beauce à St-François	15·00	
	Emb. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus....	1·00	
	Tring-Mégantic—De la jonct. de Tring à Mégantic...	60·00	
	(Se raccorde avec les ch. de fer Grand-Tronc, Canadien du Pacifique et Boston et Maine à Sherbrooke).....	————	213·50
Quebec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, au Cap-Tourmente....	....	30·00
Red-Mountain	De la ligne frontière internat., C.-B., à Rossland.....	....	9·53
Ristigouche et Western....	De Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard, 10 milles construits..........	....	110·00
Stanstead, Shefford et Chambly..	De sa jonct. avec le ch. de fer Jonction de Montréal et Vermont, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo.	....	43·00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud	Saint-Jean à St-Stephen, N.-B.............	....	82·50
St-Catherine et Niagara-Central.	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes-Niagara.....	....	12·35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	De Saint-Jean à Fairville, traversant la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., compris dans le réseau du C.C.P....	....	2·00
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....................	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B., 66 milles, 6 milles en voie de construction..................	....	
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert)	De Salisbury à Albert, N.-B......................	....	45·00
Saint-Laurent et Adirondack....	De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale......... ..	19·80	
	De Beauharnois à la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction Adirondack...	13·20	
		————	33·00
Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel.........................	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Sorel..	....	44·67
Sydney et Louisbourg (Cie houillière du Dominion)............	Du havre de Sydney au havre de Louisbourg.........	39·15	
	Embranchement des mines de houille...........	19·94	
		————	59·09
Mille-Iles..........................	De Gananoque, sur le fleuve St-Laurent, à la station de Gananoque, C.G.-T..........	....	4·33
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le ch. de fer Nouv.-Brunswick	81·00	
	Emb.—De Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean.	32·00	
		————	113·00
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	De Port-Burwell, sur le lac Erié, à la jonction avec le ch. de fer Canada-Sud, nord de Tilsonburg........	... .	20·00
Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié..........	Ligne-mère—De la jonction de Waterford, sur le Canada-Sud, à la jonction Welland, sur le Canada-Sud, passant à travers la cité de Hamilton..............	79·87	
	De Hamilton au canal Desjardins..................	1·77	
	Embranchement—Chantlers à Fonthill..............	4·00	
		————	85·64
Comtés-Unis..........	De la jonction d'Iberville avec le C.C.P. à Saint-Hyacinthe, de là à la jonction de Saint-Robert avec le Montréal et Atlantique, 4½ milles de Sorel	....	61·00
Victoria et Sydney...	Cité de Victoria à Sydney, île Vancouver....	... . ..	16·26
Winnipeg et B.-d'Hudson, maintenant Canadian-Northern	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson.... (Construction de 40 milles, Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba)......	.... ..	40·00



ÉTAT SOMMAIRE DU CAPITAL

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1898

A. NOTE.—Relativement aux subventions accordées par le parlement fédéral, 60-61 Vict.

Par 60-61 Vict., chap. 4.—Une subvention de $3,200 par mille a été autorisée en faveur d'un certain nombre de milles de ce chemin spécifié dans l'acte du parlement, et à part cette somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent sur le coût moyen du nombre de milles spécifiés excédant $15,000 par mille,—la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

Les montants de quelques-unes des subventions autorisées par le parlement, 60-61 Vict., indiqués dans cet état, comprennent la partie déterminée des subventions, c'est-à-dire les sommes produites par les $3,200 par mille; mais l'autre partie, qui est aujourd'hui une somme déterminée, ne peut être indiquée ici.

Des chemins de fer portés dans cet état, voici le nombre de milles subventionnés en vertu de la dite loi :—

Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.......	15	milles.
Chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse.......	61	"
Cobourg, Northumberland et Pacifique.................	50	"
Comté de Drummond................................	$42\frac{1}{2}$	"
Vallée de Richelieu-Est..................................	24	"
Grand-Nord..	44	"
Rive du Golfe..	$5\frac{1}{2}$	"
Kingston, Smith's-Falls et Ottawa......................	101	"
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound........................	56	"
Ottawa et Gatineau....................................	20	"
Ottawa et New-York....................................	53·87	"
Pembroke-Southern....................................	20	"
Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg.	$0\frac{66}{100}$	"
Jonction de Pontiac du Pacifique........................	$7\frac{1}{2}$	"
Ristigouche et de l'Ouest..............................	20	"
St-Laurent et Adirondack..............................	$13\frac{1}{2}$	"
St-Stephen et Milltown................................	$1\frac{14}{100}$	"
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique......................	$3\frac{1}{2}$	"
Comtés-Unis..	1	"

ÉTATS SOMMAIRES

CONCERNANT LES FRAIS DE TRACTION, PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, VOYAGEURS ET MARCHANDISES TRANSPORTÉS, RECETTES, FRAIS D'EXPLOITATION ET ACCIDENTS.

N° 3.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	*64·62	....	......	64·62	13·21	....	35
2	Albert-Sud .... 16·00							
	Embranchement de Harvey 3·00	19·00	....	......	19·00	·47	....	56
3	Atlantiq. et Lac-Supérieur, y compris—							
	Baie-des-Chaleurs........... 100·00		23·00					
	Grand-Oriental.......... .. 23·00	130·00	82·00	....	130·00	4·00	....	56
	Vallée de l'Ottawa . ... 7·00							
4	Ch. de fer de la Baie-de-Quinté. 4·00							
	Kingston, Napanee et Ouest.. 60·82	64·82	....	....	64·82	7·00	....	56
5	Berlin et Waterloo (électrique).........	3·00	....	......	3·00	......	....	60
6	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.	45·00	....	.....	45·00	2·00	....	56
7	Buctouche et Moncton	32·00	....	......	32·00	2·50	....	54 & 56
8	Calgary et Edmonton.............	295·07	... . ..	....	295·07	9·81	....	56
9	Canada-Atlantique........... 135·00							
	Comtés du Centre .... 37·00	172·00	....	. ..	172·00	33·00	....	56, 72,
10	Cie de ch. de fer et de houille du Canada,							
	autrefois Joggins.....	12·00	....	....	12·00	2·00	....	
11	Canada-Est...	136·00	... ..	...	136·00	6·50	....	56½ & 60
12	†Canada-Sud........................	382·19	....	.. ..	382·19	167·78	.. . ..	60, 65,
13	Canada-Nord, y comp. ch. de fer du Lac-Manitoba, la Ligne de la Cie du Canal et le Winnipeg Great-Northern......	124·74	165·00	....	124·74	3·48	....	....
14	Ch. de fer du gouvernement canadien—							
	Intercolonial (compris l'embranchem. Windsor), non comp. Cie Drummond	1,300·96	....	......	1,166·39	170·00	.. ..	56 to
	Ile du Prince-Edouard.....	210·00	....	58·50	151·50	15·79	38	
15	‡Canadien du Pacif. (possédé) 4,301·05							
	Emb. Passe-du-Nid-du-C. " 288·75							
	Lignes affermées—							
	Frédéricton . ... 22·10							
	Nouv.-Brunswick.... ... 175·00							
	Nouv.-Brunswick et Canada 117·20							
	Saint-Jean et Maine....... 92·10							
	Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer.. 2·00							
	Saint-Stephen et Milltown. 4·64							
	Vallée de la Tobique..... 28·00							
	Cap-de-la-Madeleine ... .. 2·32							
	Montréal et Lac-Maskinongé... .... 12·90							
	Atlantique et Nord-Ouest.. 201·40	6,682·91	....	......	6,682·91	836·00	....	56 to 80
	Montréal et Ottawa .... 93·20							
	Ontario et Quebec.. . .... 474·50							
	Saint-Laurent et Ottawa... 58·40							
	Credit-Valley............ 175·70							
	Jonction de Guelph.. ..... 15·25							
	Toronto, Hamilt'n et Buffalo 2·70							
	Toronto, Grey et Bruce.... 191·10							
	Pacifique d'Ontario-Ouest . 26·60							
	Colonization Manitoba Sud-Ouest......... .... 214·40							
	Colombie et Kootenay.... . 60·50							
	Nakusp et Slocan.......... 36·90							
	Shuswap et Okanaga..... . 51·00							
	Colombia et Western...... 35·20	....	121·30					

*Chemin de fer Alberta, 107 milles de Dunmore à Lethbridge, vendu au C. C. P., duquel 1·85 mille abandonné par le C. C. P. à la Jonction de Lethbridge, laissant 105·15 milles maintenant possédés par le C. C. P.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nomb. de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pieds.		Pds	
2640	Eclisses....	....	....	2	....	....	....	2	....	573	52	3·0	1
2640	"	....	....	11	....	....	...	1	..	955	120	4·8½	2
2640	" et cornières..... ..	.. .	....	61	4	22	....	4	....	717	67	4·8½	3
3000	" "	. ..	....	50	...	....	1	4	....	955	90	4·8½	4
2640	Eclisses.............	....	....	.....	....	....	2	....	...	48	211	4·8½	5
2640	Joint Fisher pour pont........	....	....	35	....	......	...	2	...	717	58	4·8½	6
2640	Eclisses............	....	....	12	....	....	1	.. .	....	816	74	4·8½	7
2640	Cornières	9	....	167	....	....	....	3	....	1,146	53	4·8½	8
2816	"	....	7	139	4	22	8	7	2	2,865	40	4·8¼	9
3000	Eclisses.................	....	....	7	....	. ...	....	1	1	955	79	4·8½	10
2640	Eclisses et cornières	...	1	35	....	....	1	4	1	955	80	4·8½	11
3000	Joint 4 et 6 chev. et arrête-noix	.. .	8	416	19	21′ 6″	17	16	10	913	75	4·8½	12
2640	Cornières	7	.. .	92	....	....	...	1	....	2,865	35	4·8½	13
2640	Eclisses et cornières	....	9	494	30	18½–35	11	29	22	694	65	4·8½	14
2640	" "	....	....	964	2	17½	....	....	..	196	0	3′ 6″	15
2658	Eclisses et cornières	13	35	3,886	75	19 à 24	56	68	62	‖214	§253·44	4·8½	1

†95·21 milles de voie double. ‡3·1 milles de Montréal et ch. de f. de l'Ouest, de Labelle à l'extrémité de la voie non compris. ‖ Embranch. de Rossland. § Embranch. N. et S. du Pac. Can. voie double, 18·20 m.

N° 3.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		milles.	milles.	milles	milles.	milles.	liv.	liv.
16	Caraquet	68·00	....	.....	68·00	3·25	....	50
17	Carillon et Grenville	13·00	....	13·00	....	·25	65	....
18	Côte, N.-E.	30·80	50·00	.....	30·80	2·08	....	56
19	Cobourg, Northumberland et Pacifique	....	49·00	.....	....	....	....	....
20	Ontario-Central ... 104·00 Ontario, Belmont et Northern 9·60	113·60	....	....	113·60	11·00	....	56
21	Central du Nouveau-Brunswick	45·66	....	......	45·66	2·00	....	52 à 56
22	Cie houillère et de c. de f. de Cumberland	32·00	14·00	....	32·00	15·00	....	56 et 67
23	* Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis ... 87·50 Vallée de la Cornwallis ... 14·00 Yarmouth et Annapolis (comtés de l'Ouest) ... 87·00 Embranchement de Windsor, Intercolonial ... 32·00	220·50	....	.....	220·50	30·00	....	56 à 72
24	† Vallée de Richelieu-Est	22·80	....	......	22·80	·60	....	56
25	Elgin et Havelock	28·00	....	......	28·00	2·00	44	56
26	Erié et Huron, amalgamé avec le ch. de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit	....	....	....	....	....	....	....
27	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	... .	......	78·00	3·38	....	54, 60
28	Frédérict'n et Cie du pont ch. f. Ste-Marie	1·33	....	. .	1·33	·12	....	56
29	‡ Grand-Tronc ... 884·25							
	Grand-Occidental ... 561·80							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·78							
	Buffalo et Lac-Huron ... 162·00							
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ... 172·75							
	Embranch. d'Owen-Sound ... 12·42							
	London, Huron et Bruce ... 69·01							
	Jonction de Waterloo ... 10·25							
	Norfolk-Sud ... 17·00							
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·13							
	Northern ... 172·10							
	Simcoe-Nord ... 33·34							
	Hamilton et Nord-ouest ... 173·90	3,161·98	....	23·49	3,138·49	698·99	56 to 65	56 à 100
	Nord et jonction du Pacifiq. ... 111·37							
	Ligne de ceinture de Toronto ... 12·70							
	Midland ... 166·78							
	Grande-Jonction ... 85·40							
	Toronto et Nipissingue ... 85·00							
	Jonction du Lac-Simcoe ... 26·50							
	Victoria ... 53·25							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50							
	Cobourg, Blairton et Marmora ... 15·00							
	Union Jacques-Cartier ... 6·50							
	Jonction de Montréal et Champlain ... 61·75							
	Jonction de Beauharnois ... 19·50							
30	Grand-Nord	49·00	92·50	.....	49·00	3·00	....	56

* Traction des convois sur l'Intercolonial, jonction de Windsor à Halifax, 14 milles.
† Exploité par le chemin de fer des Comtés-Unis.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élevateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Longueur de la voie.	Numéro.
						pds.				pds.		pds.	
2600	Eclisses	....	....	12	....	....	1	. ..	1	1,000	60	4·8½	16
1760	Coussinets..................	....	1	8	1	16	....	....	....	1,910	100	5·6	17
2640	Cornières	....	....	21	....	....	....	1	....	955	79	4·8½	18
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......	. ..	19
2640	Eclisses.....	....	....	94	....	....	3	5	....	955	105	4·8½	20
2640	Eclisses......................	...	....	21	2	....	....	1	...	816	74	4·8½	21
2600	Eclisses et cornières	....	....	17	....	....	1	....	1	820	160	4·8½	22
2640	Eclisses.............	....	1	109	3	22	...	3	2	637	79	4·8½	23
2640	Cornières	....	....	6	....	....	1	2	....	1,146	53	4·8½	24
2000	Eclisses..................... .	....	24	....	....	....	1	1	....	717	90	4·8½	25
....	....	....	...	....	....	....	....	....	....	.....	.. .	....	26
2992	Cornières	....	....	17	1	23	1	1	...	573	80	4·8½	27
2564	"	...	....	6	....	....	....	2	....	1,433	50	4·8½	28
3200	Cornières et éclisses	10	85	2,736	238	15″ 10′ à 29″ 10′	45 15	76 Lign.	78 d'em.,	1,100 600	52·80 105·60	4·8½	29
2640	Eclisses......	....	....	33	....	....	1	2	....	573	66	4·8½	3

‡ 411·75 milles de voie double. ‖ 21 milles affermés au chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

N° 3.—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée (lisses posées).	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
31	Grand-Nord-Ouest-Central	50·93			50·93	3·05		56
32	Rive du Golfe, expl. p. le c. de f. Caraquet	16·78			16·78	1·01		56
33	Hamilton, Grimsby et Beamsville (élect.)	23·00			23·00			50, 65
34	Hamilton et Dundas (électrique)	7·25			7·25	1·00		65
35	Hamilton Radial Railway (électrique)	12·00			12·00	·50		65
36	Hampton et Saint-Martin	30·00			30·00	·50		56
37	Hereford, y compris la Dominion Lime Co. Line	53·30			53·30	5·51		56
38	*Hull (électrique)	13·63			13·63	2·00		56
39	Irondale, Bancroft et Ottawa	50·00			50·00	2·50		56
40	Pont interprovincial et approches, Ottawa		1·43					
41	Kaslo et Slocan	31·80			31·80	1·23		45
42	Kent-Nord, comprenant Saint-Louis et Richibouctou	34·00		3·50	30·50	2·00	67	56
43	Kingston et Pembroke	112·85		9·75	103 10	21·00	50 to 84	56
44	Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pas de rapport							
45	L'Assomption	3·00			3·00	·25		56
46	Lac-Erié et Rivière-Détroit, y compris Erié et Huron 155 72; London et Port-Stanley, aff. 24·00	179·72			179·72	31·48		51 to 65
47	Lotbinière et Mégantic	30·34			30·34	6·35		56
48	Manitoba et Nord-Ouest 234.50; Saskatchewan et Ouest 15 47	249·97			249·97	23·70		56
49	Manitoba et Sud-Est		45·60					
50	Vallée de la Massawippi	35·46			35·46	6·68		50 & 60
51	†Midland de la Nouvelle-Ecosse		38·00		30·00			60
52	Montfort et Colonisation de la Gatineau.	33·00			33·00	0·71		56
53	‡Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 139·30; Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 60·70	200·00			200·00	26·70		60 to 73
54	Parc de Montréal et de l'Ile (électrique).	40·88			40·88	·98		56
55	Ch. de fer de ceint. de Montréal "	12·67			12·67	·75		56, 65
56	Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Ligne Provinciale	40·60		8·60	32·00	1·00	38	56
57	Jonction de Montréal et Vermont	23·60			23·60	2·00		60 & 72
58	Nelson et Fort-Sheppard	59·40			59·40	3·70		56
59	N.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	36·00			36·00	1·50		56
60	§Parc des chutes de la riv. Niagara (élect.)	13·68			13·68	·89		56
61	Pacifique-Nord et Manitoba	311·61			311·61	34·46		56
62	Nosbonsing et Nipissingue	5·50			5·50	1·25		56
63	Nouvelle-Ecosse-Central, (maintenant Central de la Nouvelle-Ecosse)	74·00			74·00	3·50		56
64	Sud de la Nouvelle-Ecosse		11·00					
65	Nova Scotia Steel Co., (ci-devant New Glasgow Iron, Coal & Railway Co.)	12·50			12·50	3·87		5
66	Montagne-d'Orford	26·50			26·50	1·00		56
67	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8·50			8·50			64
68	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	263·80			263·80	34·40		72
69	Ottawa et Gatineau	56·50			56·50	2·00		56
70	Ottawa et New-York	56·79			56·79	3·24		65
71	Pembroke-Sud	20·50			20·50	2·00		56

*6·85 milles de voie double. †30 milles de rails posés. ‡Ligne de Sorel à Drummondville, 36·

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pieds.		Pds	
2640	Eclisses..................	16	....	24	....	....	....	1	....	955	61	4·8½	31
2600	"	....	....	19	....	....	....	1	...	574	53	4·8½	32
2347	"	....	....	35	...	....	2	1	....	127	237	4·8½	33
2300	"	....	1	....	1	14	....	...	....	573	200	4·8½	34
2640	Cornières..................	....	....	28	....	......	5	...	...	105	178	4·8½	35
2640	Eclisses..................	....	....	18	....	....	....	1	....	955	90	4·8½	36
2800	"	....	....	28	....	....	2	3	..	955	66	4·8½	37
2640	"	....	....	3	....	1	22	2	3	193	264	4·8½	38
2640	"	....	....	16	....	....	....	1	....	1,000	60	4·8½	39
.....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	573	53	4·8½	40
2640	Cornières..................	....	....	13	1	22½	....	....	1	193	171	3′ 0″	41
2432	Eclisses..................	....	...	10	....	....	1	1	..	1,000	60	4·8½	42
2640	Cornières..................	....	....	56	3	16 & 21½	6	6	13	955	79	4·8½	43
......	....	....	....	....	....	.....	....	....	....	......	......	....	44
2500	Eclisses..................	....	....	1	....	.....	....	1	...	955	20	4·8½	45
2800	Cornières..................	....	3	236	5	20	17	11	....	636	60	4·8½	46
2640	"	....	....	10	...	....	1	2	....	717	80	4·8½	47
2700	Eclisses et cornières..........	37	....	188	....	......	....	3	2	955	106	4·8½	48
.....	....	...	....	....	...	....	..	....	....	...	....	....	49
2800	Eclisses..................	...	1	20	1	19	1	2	1	478	76	4·8½	50
2640	Cornières..................	....	....	25	....	....	1	2	....	882	58	4·8½	51
2600	Eclisses..................	....	....	13	1	22	...	1	....	573	158	4·8½	52
2640	"	....	....	164	1	19·6	6	6	2	441	140	4·8½	53
2640	Cornières..................	....	1	23	....	....	3	....	....	40	318	4·8½	54
2640	"	....	....	9	....	....	4	1	2	573	53	4·8½	55
3000	Eclisses et coussinets..........	....	....	21	....	......	3	1	2	.	.....	4·8½	56
3000	" "	....	....	51	....	......	....	...	3	...	52	4·8½	57
2640	Cornières..................	....	....	....	....	....	...	1	....	573	132	4·8½	58
2400	Eclisses..................	....	....	26	....	......	....	1	....	750	66	4·8½	59
2640	Cornières..................	....	1	16	2	14-22	....	2	1	115	300	4·8½	60
2640	"	59	6	285	....	....	6	2	4	574	63	4·8½	61
3000	Eclisses..................	...	....	2	...	....	1	1	....	955	132	4·8½	62
2640	Cornières..................	....	....	32	1	20	....	1	....	819	80	4·8½	63
...	....	....	....	....	....	....	...	....	....	717	80	4′8½″	64
2640	Cornières..................	....	...	5	....	....	....	1	1	955	79	4·8½	65
2640	"	....	....	17	...	....	....	1	....	955	74	4·8½	66
2640	"	....	...	28	....	....	1	..	....	80	211	4·8½	67
2816	"	2	4	54	7	22	3	2	....	955	66	4·8½	68
2640	Eclisses..................	....	....	44	...	......	....	1	...	573	105	4·8½	69
2750	Cornières..................	....	....	68	1	22	3	1	....	2,865	39	4·8½	70
2640	Eclisses..................	....	....	16	....	....	....	1	....	955	79	4·8½	71

milles non en exploitation. ‖ 14·10 milles de voie double. § 11·43 milles de voie double.

N° 3.—Particularités de construct on, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées).	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
72	Cie de ch. de f. et de carr. de Philipsburg	7·50	....	......	7·50	....	......	56
73	*Pontiac et Renfrew	4·25	....	. .	4·25	·75	....	56
74	Jonction de Pontiac du Pacifique	70·60	....	.....	70·60	3·50	......	56
75	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	....	....	85·50	4·00	....	56
76	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	253·96	....	....	253·96	7·75	....	56
77	Québec-Central....	213·50	....	......	213·50	20·50	....	56 to 70
78	Québec et Lac-Saint-Jean..... 245·85	285·35	....	.....	245·85	19·50	....	56 & 60
	†Basses-Laurentides .... 39·50				39·50	2·00	....	56
79	Québec, Montmorency et Charlevoix....	30·00	....	......	30·00	2·00	....	56
80	Montagne-Rouge.......	9·53	....	....	9·53	·85	....	56
81	Ristigouche et Ouest	10·00	100·00	.....	10·00	·76	....	56
82	Salisbury et Harvey.......	45·00	....	38·50	6·50	6·00	56	56
83	Ligne riveraine, Nouveau-Brunswick...	82.50	....	. ..	82·50	2·50	......	50
84	Stanstead, Shefford et Chambly........	43·00	....	12·00	31·00	2·00	60	60
85	Sainte-Catherine et Niagara-Central....	12·35	....	......	12·35	2·18	....	56
86	‡Tunnel Saint-Clair, cour et abords.....	2·23	....	.....	2·23	11·00	....	100
87	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup.	.....	6·00	......	....	....	....	....
88	Saint-Laurent et Adirondack...........	33·00	....	......	33·00	5·30	....	72 & 80
89	Sydney et Louisbourg (Cie houill. du Can.)	59·09	....	10·13	48·96	4·00	50	56 & 80
90	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel..	44·67	....	. ..	44·67	2·00	....	56
91	Témiscouata........	113·00	....	.....	113·00	3·00	....	56
92	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	20·00	....	......	20·00	2·50	....	56 & 65
93	Mille-Iles...	4·33	....	....	4·33	1·00	....	56
94	‖Toronto, Hamilton et Buffalo.........	82·94	....	......	82·94	14·20	....	65, 70, 80
95	Comtés-Unis..	61·00	....	......	61·00	4·50	....	56
96	Victoria et Sydney, C.-B..............	16·26	....	... .	16·26	1·20	....	50
	Total..................	17,358·60	798·83	177·47	17,210·35	2,402·02	....	....

* Non en exploitation. † 4·50 milles non exploités. ‡ 6,000 pieds de longueur, 19 pieds 10 pouces, droit de parcours sur ·64 mille accordé au ch. de fer Can. du Pac.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pds.		Pds.	
2816	Eclisses	....	....	7	....	....	....	1	1	955	52	4·8½	72
2640	"	....	....	....	....	....	....	1	....	717	106	4·8½	73
2640	Eclisses et cornières	...	....	52	....	....	...	....	1	114	52	4·8½	74
2640	Eclisses	....	....	5	....	....	3	1	....	573	95	4·8½	75
2640	Eclisses et cornières	6	....	53	....	....	....	1	1	1,146	65	4·8½	76
2640	Eclisses et cornières	....	....	115	...	....	2	7	2	882	76	4·8½	77
2640	Eclisses	1	2	56	....	....	....	3	2	717	105	4·8½	78
2640	"	....	....	29	....	....	....	2	....	917	105	4' 8½"	
2640	Eclisses et cornières	...	1	10	....	....	....	1	....	1,433	42	4' 8½"	79
2640	Cornières	....	...	....	....	....	....	...	....	288	184	4' 8½"	80
2600	Eclisses	....	....	7	....	....	....	1	...	573	79	4·8½	81
2600	"	....	....	27	1	15	....	1	....	717	80	4·8½	82
2992	"	....	....	15	5	23	3	3	....	573	85	4·8½	83
2640	Eclisses et coussinets	....	....	42	1	18	3	4	....	1,910	60	4·8½	84
2640	Eclisses	....	....	20	3	22	2	2	..	717	79	4·8½	85
....	Cornières	....	....	....	....	....	....	....	....	....	105	4·8¼	86
....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	87
3000	Cornières	....	....	26	1	22	2	3	....	1,146	57	4·8½	88
2640	Eclisses et cornières	....	....	26	2	18	1	1	7	1,433	70	4·8½	89
2640	Eclisses	....	....	15	...	....	....	2	....	1,910	28	4·8½	90
2640	"	....	....	38	....	....	1	2	1	819	79	4·8½	91
2640	Cornières	3	....	19	1	21	1	2	1	955	52	4·8½	92
3000	"	....	....	8	....	....	....	1	....	660	84	4·8½	93
3000	"	....	6	122	13	22	1	6	2	955	80	4·8½	94
2640	Eclisses	....	....	53	....	....	5	5	....	717	40	4·8½	95
2464	"	....	...	13	....	....	....	...	..	637	105	4·8½	96
.....	....	163	197	11,813	430	....	276	348	233	....	......	....	

diamètre intérieur. ‖ 4·82 milles de voie double, 2·06 milles aff. au chemin de fer Canad. du Pacifique et

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les trains. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta...	*64·62	....	......	47,448	47,448
2	Albert-Sud .... 16·00; Embranchement de Harvey .... 3·00	19·00	....	5,000	....	5,000
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs ....98·00; Grand-Oriental, 23 milles non exploités..........; Vallée de l'Ottawa, 7 milles non exploités..........	98·00	57,036	3,920	3,000	63,956
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté .... 4·00; Kingston, Napanee et Western..60·82	64·82	....	....	127,639	127,639
5	Berlin et Waterloo (électrique)	3·00	72,762	....	....	72,762
6	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie..	45·00	1,515	3,610	27,720	32,845
7	Bouctouche et Moncton	32·00	....	....	19,697	19,697
8	Calgary et Edmonton	295·07	....	35,860	104,523	140,383
9	Canada-Atlantique.. ....135·00; Comtés du Centre.......... 37·00	172·00	260,155	360,463	30,815	651,433
10	Canada-Est..........................	136·00	89,542	94,006	4,137	187,685
11	Canada-Sud	382·19	1,095,376	2,205,554	158,314	3,459,244
12	Canadian-Northern, comprenant le ch. de fer du Lac Manitoba et la ligne de la Compagnie du Canal et le chemin de fer Winnipeg and Great Northern........	124·74	....	....	60,763	60,763
13	Ch. de fer du gouvernement canadien—					
	Intercolonial	1,300·96	1,588,769	3,292,926	....	4,881,695
	Ile du Prince-Edouard	210·00	102,793	....	155,482	258,275
14	Canadien du Pacifiq., possédé. 4,589·80					
	Lignes affermées—					
	Frédéricton.............. 22·10					
	Nouveau-Brunswick. .... 175·00					
	Nouv.-Brunswick et Can. 117·20					
	Saint-Jean et Maine..... 92·10					
	Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer. 2·00					
	St-Stephen et Milltown.. 4·60					
	Vallée de la Tobique..... 28·00					
	Cap-de-la-Madeleine... . 2·32					
	Montréal et Lac-Maskinongé .... 11·00					
	Atlantiq. et Nord-Ouest. 201·40					
	Montréal et Ottawa...... 93·20					
	Ontario et Québec.. .... 474·50	6,680·72	6,391,213	8,911,984	1,570,574	16,873,771
	Saint-Laurent et Ottawa. 58·40					
	Credit-Valley... .... 175·70					
	Jonction de Guelph...... 15·00					
	Toronto, Hamilton et Buffalo .... 2·70	....	....	....	....	....
	Toronto, Grey et Bruce... 191·10					
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba........ 214·40					
	Colombie et Kootenay... 60·50					
	Nakusp et Slocan........ 36·90					
	Shuswap et Okanagan ... 51·00					
	Colombie et Ouest ..... 35·20					
15	Caraquet..........................	68·00	....	....	40,250	40,250
16	Carillon et Grenville.	13·00	5,600	....	600	6,200
17	Ontario-Central .... 104·00; Ontario, Belmont et Northern. 9·60	113·60	14,300	7,360	80,240	101,900
18	Central du Nouveau-Brunswick	45·66	....		32,180	32,18

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
114,624	2,145	59,439	....	*14	1	De Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale—cette partie du chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, 107 milles, a été achetée par le C. C. P.
5,000	....	4,895	......	15	2	
63,956	18,420	14,412	18	15	3	
127,639	64,075	201,600	....	....	4	
....	254,218	. .	7	....	5	
31,945	29,193	13,986	20	......	6	
20,913	9,078	17,321	....	16	7	
177,527	20,513	60,688	19	20	8	
783,677	177,325	1,139,543	....	....	9	
197,570	42,688	120,537	30	18	10	
4,551,687	537,116	3,952,999	42	24	11	
69,373	20,458	60,216	....	18	12	
5,974,970	1,603,095	1,750,761	25	15	13	
356,744	129,667	57,968	20	15		
22,977,610	3,483,843	5,971,205	30	18	14	Lignes sur lesquelles le ch. de fer Can. Pac. a droit de parcours— Ch. f. G.-T., Toronto à Hamilton, 36·20 mls. Ch. f. C.-A., Jonction Montréal et Ottawa, à Ottawa......... ... 1·50 " 37·70 "
....	....	....	....	....		Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, affermé au C.P. de la rue Poulette, Hamilton, à la jonct. avec le Grand-Tronc, canal Desjardins, 2·06 milles; et ch. de fer Can. du Pac. a des droits de parcours sur la rue Poulette à la station d'Hamilton, 0·64 mille.
40,250	4,874	9,684	....	15	15	
6,300	6,500	310	25	....	16	
106,499	57,923	124,725	25	20	17	
32,180	6,090	6,410	....	15	18	

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
19	Ch. de fer Côte de la Nouv.-Ecosse	30·80	2,886	253	27,630	30,769
20	Cie houil. et de ch. de fer de Cumberland.	32·00	...	...	69,452	69,452
21	Dominion-Atlantic, comprenant—					
	Windsor et Annapolis.......... 87·50					
	Vallée de Cornwallis.... .... 14·00	220·50	257,331	...	296,258	553,589
	Yarmouth et Annapolis........ 87·00					
	Embranc. de Windsor, Intercol. 32·00					
22	Elgin et Havelock...............	28·00	...	...	17,388	17,388
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	93,986	89,409	20,689	204,084
24	C. de pont et c. f. Frédéricton et Ste-Marie	1·33	...	...	...	...
25	Grand-Tronc .... 884·25					
	Grand-Occidental............ 561·80					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.................. 34·78					
	Buffalo et Lac-Huron......... 162·00					
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié .... 172·75					
	Embranch. d'Owen-Sound.... 12·42					
	London, Huron et Bruce...... 69·01					
	Jonction de Waterloo........ 10·25					
	Norfolk-Sud............ .... 17·00					
	Wellington, Grey et Bruce.... 168·13					
	Nord.......................... 172·10					
	Simcoe-Nord.................. 33·34	3,146 98	6,121,425	9,885,528	1,000,787	17,007,740
	Hamilton et Nord-Ouest .. . 173·90					
	Nord et Jonction du Pacifique 111·37					
	Ligne de ceinture, Toronto... 12·76					
	Midland..... .... 166·78					
	Grande-Jonction . ... 85·40					
	Toronto et Nipissingue....... 85·00					
	Jonction du Lac-Simcoe...... 26·50					
	Victoria........ .. . 53·25					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50					
	Union Jacques-Cartier ...... 6·50					
	Montréal et Jonction de Champlain .... 61·75					
	Jonction de Beauharnois...... 19·50					
26	Grand-Nord.....	28·00	920	18,210	...	19,130
27	Grand-Central du Nord-Ouest........ ..	50·93	132	2,420	17,899	20,451
28	Rive du Golfe	16·78	...	...	3,060	3,060
29	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)................ ...	23·00	231,912	...	...	231,912
30	Hamilton et Dundas (électrique)	7·25	58,898	...	...	58,898
31	Hamilton Radial (électrique)	12·00	135,460	...	...	135,460
32	Hampton et Saint-Martin, ci-devant St-Martin et Upham......	30·00	...	...	14,000	14,000
33	Hull (électrique)...........	13·63	367,012	15,477	...	382,489
34	Hereford	53·30	22,638	59,948	2,403	84,989
35	Irondale, Bancroft et Ottawa...... . ..	50·00	...	...	29,735	29,735
36	Joggins, act. Cie ch. de f. et houille du Can.	12·00	...	...	15,024	15,024
37	Kaslo et Slocan.................. .	31·80	6,499	5,850	16,610	28,959
38	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou	34·00	...	...	18,366	18,366
39	Kingston et Pembroke...	112·85	65,104	9,420	61,974	136,498
40	L'Assomption.....	3·00	...	...	5,994	5,994
41	Lac-Erié et Rivière-Détroit........84·22					
	Erié et Huron ... .71·50	179·72	254,452	...	113,210	367,662
	London et Port Stanley ..... 24·00					
42	Lotbinière et Mégantic..................	30·34	...	...	12,563	12,563
43	Manitoba et Nord-Ouest... ....234·50	249·97	60,118	65,107	30,265	155,490
	Saskatchewan et Ouest .... 15·47					
44	Vallée de Massawippi	35·46	70,558	67,457	22,682	160,697
45	Colonisation de Montford	33·00	20,698	26,785	...	47,483

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
34,062	31,908	4,425	20	15	19	Exploité avec le matériel roul. du ch. de fer de Caraquette.
124,499	16,284	405,434	20	....	20	Embranchement de Spring-Hill et d'Oxford, 14 milles non exploités.
553,589	215,751	196,977	30	15	21	Traction des convois sur l'Intercolonial, dep. Halifax jusqu'à la jonction de Windsor, 14 milles.
17,388	4,485	8,661	15	....	22	
204,084	59,111	88,807	27	20	23	
....	....	....	....	....	24	Compris dans le chemin de fer Canada-Est, dont les convois traversent ce pont, payant droit de passage.
21,294,644	6,178,315	8,880,000	30	20	25	Traction des convois sur l'embranchement de la Chaudière de l'Intercolonial, 6 milles. Le Cobourg, Blairton et Marmora non en exploitation.
19,130	5,810	5,686	25	25	26	
22,250	5,789	37,344	20	17	27	
3,060	476	2,197	....	15	28	
....	242,848	3,213	15	12	29	
....	162,354	....	10	....	30	
....	338,101	566	25	....	31	
14,000	4,437	7,851	15	....	32	
15,477	498,674	76,533	20	....	33	
84,989	16,566	95,096	26	15	34	
31,300	5,430	15,667	18	....	35	
26,215	6,171	53,872	20	15	36	
37,355	18,963	23,276	12	12	37	
18,366	5,600	3,841	18	....	38	
136,498	37,382	84,994	25	18	39	
5,994	3,592	338	15	....	40	
671,930	408,782	363,469	....	....	41	
15,627	5,548	24,207	20	....	42	
195,140	44,554	108,917	27	15	43	
160,697	83,486	279,693	25	12	44	
47,483	6,393	8,561	15	12	45	

N° 4.—État sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus	Total de milles parcourus.
46	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est.. ..102·70; Lac-Champlain et jonction du Saint-Laurent ... 60·70	163·40	88,977	140,162	104,456	333,595
47	Ile de Montréal et ligne de ceint. (électr.)	12·67	216,717	8,834	9,149	234,700
48	Parc et Ile de Montréal	40·88	699,107	....	....	699,107
49	Montréal et ligne provinciale	40·60	27,370	22,232	3,179	52,781
50	Montréal et jonction du Vermont	23·60	67,704	79,033	1,373	148,110
51	Nelson et Fort-Sheppard	59·40	43,269	15,357	....	58,626
52	N.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	3,050	9,136	22,392	34,578
53	Parc des Chutes et riv. Niagara (électr.)	13·68	261,905	....	....	261,905
54	Pacifique-Nord et Manitoba	311·61	110,730	106,252	51,767	268,749
55	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	12,220	....	12,220
56	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	....	....	49,629	49,629
57	Cie d'acier de la N.-E., ci-dev. Cie de fer, de houille et ch. de f. de New-Glasgow.	12·50	....	....	15,600	15,600
58	Montagne d'Orford	26·50	17,430	5,500	10,296	33,226
59	Electrique d'Oshawa	8·50	41,561	9,420	....	50,981
60	Ottawa et Gatineau	56·50	19,440	1,258	38,040	58,738
61	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	263·80	247,325	660,564	6,131	914,020
62	Ottawa et New-York	56·79	35,089	33,764	....	68,853
63	Pembroke-Sud	20·50	3,276	1,200	3,587	8,063
64	Cie de ch. de f. et carrière de Philipsburg.	7·50	712	248	....	960
65	Pontiac et jonction du Pacifique	70·60	1,963	4,086	46,272	52,321
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	758	1,432	13,985	16,175
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	....	....	63,607	63,607
68	Québec et Lac-Saint-Jean ... .242·00; Grand-Nord .... 21·00; Basses-Laurentides .... 35·00	298·00	107,909	76,201	91,732	275,842
69	Québec-Central	213·50	144,360	265,512	49,236	459,108
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	55,888	431	....	56,319
71	Montagne-Rouge	9·53	9,661	7,059	....	16,720
72	Salisbury et Harvey	45·00	....	....	28,080	28,080
73	Ligne riveraine, Nouveau-Brunswick	82·50	2,860	....	53,259	56,119
74	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	33,360	29,791	8,566	71,717
75	Tunnel Saint-Clair	2·23	....	....	....	....
76	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	12,000	2,000	11,232	25,232
77	Saint-Laurent et Adirondack	33·00	98,843	7,948	34,169	140,960
78	Sydney et Louisbourg	59·09	38,280	131,787	....	170,067
79	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44·67	32,512	....	27,270	59,782
80	Témiscouata	113·00	8,650	....	92,340	100,990
81	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	20·00	13,000	7,000	....	20,000
82	Mille-Iles	4·33	....	....	18,872	18,872
83	Toronto, Hamilton et Buffalo	82·94	157,704	117,374	....	275,078
84	Comtés-Unis .... .61·00; Vallée de Richelieu-Est .... 22·80	83·80	42,378	....	62,230	104,608
85	Victoria et Sydney	16·26	500	....	23,661	24,161
		17,250·21	20,093,378	26,922,348	5,199,481	52,215,207

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
509,587	161,689	533,766	30	18	46	
....	352,586	20,136	20	12	47	
....	1,266,242	....	9	....	48	
52,781	68,560	45,501	30	12	49	
148,110	104,688	821,863	40	15	50	
59,108	31,977	36,669	20	10	51	
38,450	13,583	27,966	20	15	52	
....	462,256	....	9	....	53	
447,816	72,758	268,622	27	13	54	
12,220	....	220,300	....	20	55	
54,354	36,095	26,468	20	....	56	
34,680	5,603	155,214	15	....	57	
33,226	4,964	31,376	25	15	58	
....	105,004	43,146	....	....	59	
59,023	53,230	18,245	30	20	60	
1,251,049	97,260	734,173	....	....	61	
68,853	39,541	23,518	35	18	62	
8,063	2,295	3,978	30	25	63	
960	365	1,227	25	20	64	
52,321	24,568	25,639	30	20	65	
16,840	4,727	22,079	25	15	66	
78,481	6,906	23,892	....	17	67	
385,917	185,851	263,021	....	....	68	
492,365	139,377	276,083	25	15	69	
57,075	239,593	15,470	21	21	70	
39,038	28,123	124,811	17	9	71	
30,634	9,014	31,746	18	....	72	
56,419	11,762	9,172	25	20	73	
....	122,867	805,147	30	12	74	
52,704	....	....	....	....	75	
25,892	10,261	64,950	20	....	76	
218,948	102,665	161,717	30	15	77	
170,067	52,420	1,412,610	27	17	78	
60,322	161,815	13,379	32	20	79	
101,020	14,693	36,320	20	16	80	
20,000	17,000	11,519	30	30	81	
18,872	21,529	19,276	....	....	82	
424,732	174,139	490,221	35	20	83	
104,608	33,755	27,125	30	18	34	
24,161	19,573	19,084	25	....	85	
64,582,807	19,133,365	31,211,753				

N° 5.—État sommaire du transport des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	64·62	60	6	4,854	97	144
2	Albert-Sud .... 16·00 Embranchment Harvey.... 3·00	19·00	150	15	.....	.....	.....
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y comp.— Baie-des-Chaleurs .... 98·00 Great-Eastern, non exploités.... Vallée de l'Ottawa "	98·00	8,970	897	14,167	2,833	472
4	Cie de ch. fer et de navigation de la Baie-de-Quinté.... 4·00 Kingston, Napanee et l'Ouest. 60·82	64·82	31,814	3,181	118,146	3,249	9,167
5	Berlin et Waterloo (électrique)....	3·00	.....	.....	.....	.....	.....
6	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie	45·00	20,787	2,069	102,183	3,068	11,338
7	Bouctouche et Moncton....	32·00	.....	.....	.....	.....	.....
8	Calgary et Edmonton....	295·07	18,664	1,867	787,072	15,872	26,892
9	Canada-Atlantique.... 135·00 Comtés du Centre.... 37·00	172·00	624,723	62,472	12,999,342	324,959	24,053
10	Canada-Est....	136·00	67,232	6,723	79,160	1,346	461
11	Canada-Sud....	382·19	2,294,110	229,411	23,925,030	527,671	747,156
12	Canadian Northern, compr. Cie de ch. f. et du canal Lac-Manitoba et ch. de f. G.-N. de Winnipeg....	124·74	308,600	3,086	696,130	19,741	3,816
13	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial....	1,300·96	1,157,250	115,725	2,595,353	52,661	109,821
	Ile du Prince-Edouard....	210·00	40,787	4,078	374,525	6,982	26.631
14	Canadien du Pacifique, poss..4,589·80 Lignes affermées— Frédéricton.... 22·10 Nouveau-Brunswick....175·00 N.-Brunswick et Canada..117·20 Saint-Jean et Maine .. 92·10 Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer. 2·00 St-Stephen et Milltown.. 4·60 Vallée de la Tobique.... 28·00 Cap de la Madeleine.... 2 32 Montréal et L. Maskinongé 11·00 Atlantique et Nord-Ouest. 201·40 Montréal et Ottawa.... 93·20 Ontario et Québec....474·50 Saint-Laurent et Ottawa. 58·40 Credit-Valley ....175·70 Jonction de Guelph.... 15·00 Toronto, Hamilton et Buffalo.... 2·70 Toronto, Grey et Bruce...191·10 Pacifique d'Ontario-Ouest. 26·60 Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest ....214·40 Colombie et Kootenay.... 60·50 Nakusp et Slocan.... 36·90 Shuswap et Okanagan.... 51·00 Colombia et Western.... 35·20	6,680·72	3,583,455	358,344	36,916,795	964,670	758,048
15	Caraquet....	68·00	6,000	600	700	14	50
16	Carillon et Grenville....	13·00	.....	.....	.....	.....	105
17	Ontario-Central....104·00 Ontario, Belmont et Northern 9·60	113·60	9,735	954	188,320	4,708	4,678
18	Central du Nouveau-Brunswick.	45·66	.....	.....	.....	.....	.....
19	Ligne cotière de la Nouvelle-Ecosse. .	30·80	11,147	1,115	11,473	361	44
20	Cie de ch. de f. et de houil., Cumberland	32·00	9,332	933	40,764	692	30
21	Dominion-Atlantic, y compris— Windsor et Annapolis.... 87·50 Vallée de la Cornwallis. .. 14·00 Yarmouth et Annapolis.... 87·00 Embranchement Windsor de l'Intercolonial.... 32·00	220·50	154,260	15,426	.....	.....	10,624

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
86	1,144,066	1,716	....	....	90	*57,444	59,493	1	*56,919 tonneaux de houille.
....	4,770,000	4.770	14	42	....	68	4,895	2	
118	4,791,205	7,185	10	20	1,715	1,644	14,412	3	
3,667	48,509,714	84,892	9,993	14,990	45,637	45,984	201,600	4	
....	....	....	....	....	....	....	....	5	
1,418	449,889	721	....	....	5,660	1,050	13,986	6	
....	3,030,000	3,986	5,693	8,539	1,699	3,097	17,321	7	
11,015	6,671,700	8,464	912	1,370	14,988	7,112	60,688	8	
6,018	224,267,000	303,366	33,213	54,801	72,606	315,321	1,139,543	9	
187	22,333,000	33,500	14,997	18,746	29,160	30,875	120,537	10	
186,789	1,422,618	290,214	23,995	37,192	587,397	2,094,325	3,952,999	11	
2,119	3,712,050	4,182	3,858	5,787	7,357	17,944	60,216	12	
18,438	306,554,031	383,193	58,960	88,440	399,527	692,777	1,750,761	13	
2,903	2,701,630	4,457	2,455	4,369	35,179	....	57,968		
199,657	898,899,423	1,198,488	217,538	373,884	1,601,424	1,274,738	5,971,205	14	
25	4,500,000	6,600	100	130	1,200	1,115	9,684	15	
35	....	....	....	....	60	215	310	16	
2,339	13,734,000	17,168	27,804	55,609	30,965	*12,982	124,725	17	*9,653 tonneaux de minerai de fer.
....	1,135,200	1,419	620	1,162	....	*3,829	6,410	18	*2,759 tonn. de houille
22	1,251,843	1,878	278	417	506	126	4,425	19	
15	8,172,000	10,205	....	....	4,571	*389,018	405,434	20	*389,018 tonneaux de houille.
2,218	32,000,000	48,070	5,000	8,723	40,603	*81,937	196,977	21	* Produits généraux et minéraux.

N° 5.—ETAT SOMMAIRE du transport des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonnes.	Boisseaux.	Tonn'x.	Nombre.
22	Elgin et Havelock	28·00	2,470	247	5,432	92	901
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	2,460	246	20,500	291	4,260
24	Cie de chemin de fer et pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	....	....	....	....	....
25	Grand-Tronc .884·25 Grand-Occidental .561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78 Buffalo et Lac-Huron 162·00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié 172·75 Embranch. d'Owen-Sound 12·42 London, Huron et Bruce 69·01 Jonction de Waterloo 10·25 Norfolk-Sud 17·00 Wellington, Grey et Bruce 168·13 Nord 172·10 Simcoe-Nord 33·34 Hamilton et Nord-Ouest 173·90 Nord et Jonct. du Pacifique 111·37 Ligne de ceint. de Toronto 12·70 Midland 166·78 Grande-Jonction 85·40 Toronto et Nipissingue 85·00 Jonction du Lac-Simcoe 26·50 Victoria 53·25 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 Union-Jacques-Cartier 6·50 Jonction de Montréal et Champlain 61·75 Jonction de Beauharnois 19·50	3,146·98	5,176,720	517,672	45,325,680	1,133,142	1,732,460
26	Grand-Nord	28·00	10,700	1,070	....	192	....
27	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	740	74	....	26,809	723
28	Rive du Golfe	16·78	3,000	300	1,000	17	10
29	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23·00	....	....	3,200	96	....
30	Hamilton et Dundas (électrique)	7·25	....	....	....	....	....
31	Hamilton Radial	12·00	....	....	....	....	....
32	Hampton et Saint-Martin, ci-devant Saint-Martin et Upham	30·00	....	....	....	....	....
33	Hull (électrique)	13·63	40,617	3,890	365,650	8,942	6,172
34	Hereford	53·30	9,750	975	31,304	559	400
35	Irondale, Bancroft et Ottawa	50·00	7,334	714	6,894	193	1,770
36	Joggins, m. Cie de h. et de c. de f. du Can.	12·00	1,374	105	7,127	118	4
37	Kaslo et Slocan	31·80	859	85	6,255	106	40
38	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou	34·00	4,972	531	1,794	39	14
39	Kingston et Pembroke	112·85	10,050	1,005	32,000	960	720
40	L'Assomption	3·00	840	84	750	15	....
41	Lac-Erié et Rivière-Détroit 84·22 Erié et Huron 71·50 London et Port-Stanley 24·00	179·72	192,426	20,782	1,556,878	42,747	99,638
42	Lotbinière et Mégantic	30·34	790	79	1,000	30	....
43	Manitoba et Nord-Ouest 234·50 Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97	87,462	8,746	2,239,546	60,112	22,682
44	Vallée de Massawippi	35·46	18,910	1,891	1,120,350	22,407	1,604
45	Colonisation de Montfort et Gatineau	33·00	4,300	430	8,000	136	....
46	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 102·70 Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 60·70	163·40	266,405	46,640	3,235,820	63.049	15,762
47	Ligne de ceint. de l'Ile de Montr. (élect.)	12·67	750	75	....	....	....
48	Parc de Montréal et Ile (électrique)	40·88	....	....	....	....	....

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
25	3,570,000	6,250	204	408	1,395	244	8,661	22	
575	10,301,410	17,148	4,933	5,481	5,917	59,149	88,807	23	
....	....	....	....	....	....	.. ..	.. ..	24	Marchandises compr. dans le chemin de fer Canada-Est.
346,492	625,786,000	1,251,572	356,728	237,819	978,138	4,415,165	8,880,000	25	
....	500,000	322	600	1,057	1,530	1,515	5,686	26	
242	. ...	3,776	825	1,651	4,060	732	37,344	27	
5	400,000	700	120	180	995	....	2,197	28	
....	....	....	....	....	....	3,117	3,213	29	
....	.. ..	... .	....	....	....	.. .	....	30	
. . ...	....	....	....	....	....	566	566	31	
....	5,651,200	7,064	17	32	578	177	7,851	32	
926	28,341,237	42,972	5,651	8,469	3,779	7,555	76,533	33	
438	32,862,000	54,770	11,686	23,372	8,240	6,742	95,096	34	
708	454,000	680	2,858	4,289	1,934	7,149	15,667	35	
2	345,135	493	....	....	672	*52,482	53,872	36	*52,482 ton. de houille.
36	1,284,308	1,989	27	55	1,332	19,673	23,276	37	
4	40,000	42	260	300	2,925	....	3,841	38	
360	22,880,000	34,320	8,994	16,605	27,709	4,035	84,994	39	
....	600,000	92	....	....	44	103	338	40	
13,745	.. ..	82,535	18,662	9,331	....	194,329	363,469	41	
....	4,720,000	7,080	3,480	5,220	200	*11,598	24,207	42	*Bois de pulpe, écorce, foin, etc.
9,326	7,558,000	9,579	758	1,026	15,002	5,126	108,917	43	
802	125,869,080	173,070	....	....	22,048	*59,475	279,693	44	*Y compris minera et cuivre.
....	1,870,000	2,805	1,065	2,130	960	2,100	8,561	45	
5,452	79,149,066	120,906	9,984	14,976	144,385	138,358	533,766	46	
....	2,300,000	3,718	... .	....	1,294	15,049	20,136	47	
....	....	....	....	... ...	....	....	....	48	

N° .—État sommaire du transport des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	Nombre.
49	Montréal et Ligne Provinciale	40·60	840	84	36,250	1,015	92
50	Montréal et Jonction du Vermont.....	23·60	731,650	73,165	7,790,000	218,118	45,328
51	Nelson et Fort-Sheppard........	59·40	3,445	344	31,500	866	1,515
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard...	36·00	17,206	1,720	23,500	427	1,836
53	Parc des Chutes et Riv. Niagara (élec.).	13·68	....	....	....	....	....
54	Pacifique-Nord et Manitoba......... .	311·61	13,450	1,345	3,009,011	87,108	6,976
55	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	....	....	....	....
56	Central de la Nouvelle-Ecosse...... ...	74·00	13,274	1,327	4,891	84	395
57	Nova Scotia Steel Co., autrefois New-Glasgow Iron, Coal and Ry. Co. ...	12·50	1,284	128	5,181	88	1
58	Montagne-d'Orford......	26·50	2,887	289	26,967	529	770
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa....	8·50	1,860	186	73,727	2,110	30
60	Ottawa et Gatineau	56·50	15,235	1,523	58,383	1,039	5,979
61	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	263·80	386,751	38,675	10,425,454	260,636	18,672
62	Ottawa et New-York...	56·79	8,108	811	126,648	3,546	500
63	Pembroke-Sud.......................	20·50	300	30	2,000	60	10
64	Cie de ch. de f. et de carr. de Philipsburg	7·50	....	....	....	....	....
65	Jonction du Pacifique à Pontiac	70·60	13,851	1,390	360,772	5,286	5,943
66	Port-Arthur, Duluth et Western......	85·50	525	51	15,843	269	38
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	8,445	845	264,412	7,843	9,721
68	Québec et Lac-Saint-Jean.....242·00 / Grand-Nord .... 21·00 / Basses-Laurentides......... 35·00	298·00	56,859	5,685	46,438	928	3,254
69	Québec-Central	213·50	136,670	13,667	32,546	976	37,730
70	Québec, Montmorency et Charlevoix..	30·00	6,479	649	13,326	369	48
71	Montagne-Rouge........	9·53	1,660	166	5,840	146	1,860
72	Salisbury et Harvey..................	45·00	4,281	428	25,734	437	303
73	Ligne Riveraine	82·50	4,334	433	10,841	180	81
74	Stanstead, Shefford et Chambly.......	43·00	365,520	36,552	7,698,327	215,553	41,156
75	Tunnel Saint-Clair...	223	....	....	....	....	....
76	Sainte-Catherine et Niagara-Central ..	12·35	5,865	575	22,498	840	....
77	Saint-Laurent et Adirondack	33·00	17,250	1,725	184,520	4,613	924
78	Sydney et Louisbourg	59·09	15,000	1,500	....	....	59
79	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel.................................	44·67	1,730	173	40,176	683	394
80	Témiscouata.	113·00	11,718	1,171	23,632	1,087	154
81	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	20·00	1,643	165	36,836	921	9,862
82	Mille-Iles............................	4·33	1,460	146	24,146	664	1,066
83	Toronto, Hamilton et Buffalo.........	82·94	25,100	2,510	443,000	12,411	33,636
84	Comtés-Unis................ 61·00 / Vallée de Richelieu-Est..... 22·80	83·80	16,570	1,657	167,850	3,357	757
85	Victoria et Sydney	16·26	679	68	27,505	551	1,302
		17,250·21	16,081,934	1,601,727	163,881,948	4,121,716	3,850,572

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage		Articles fabriqués	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
23	7,904,000	11,859	128	189	6,834	*25,497	45,501	49	*11,819 tonn. de foin.
11,332	21,024,000	39,273	11,909	20,489	198,242	*261,244	821,863	50	*39,651 "
592	1,950,000	2,773	815	1,426	3,464	27,204	36,669	51	
118	6,712,000	11,180	1,188	2,210	2,180	10,131	27,966	52	
....	....	....	....	....	....	....	....	53	
3,837	26,735,173	39,872	25,598	44,798	30,856	60,806	268,622	54	
....	21,480,000	220,300	....	....	....	....	220,300	55	
78	5,929,395	8,982	3,541	5,308	3,395	7,294	26,468	56	
1	232,000	2,901	....	....	545	*151,551	155,214	57	*141,360 ton. de fer en g., min., houille, etc.
198	10,000,000	10,623	6,158	10,236	899	*8,602	31,376	58	*Bois à pulpe, 4,256 tonnes ; fromage, 390 tonnes.
12	2,490,856	4,359	1,226	1,839	11,710	22,930	43,146	59	
1,088	2,237,929	3,312	1,142	1,837	5,825	3,621	18,245	60	
4,668	195,703,000	269,092	6,219	10,260	31,496	119,346	734,173	61	
270	4,513,077	5,867	286	500	4,758	7,766	23,518	62	
3	1,200,000	1,500	30	45	2,320	20	3,978	63	
....	63,000	61	64	32	25	*1,109	1,227	64	*Marbre et chaux.
925	2,037,610	3,091	5,038	*7,599	5,563	1,785	25,639	65	*5,009 tonnes de bois à pulpe.
36	1,809,252	5,711	4,536	6,912	425	8,675	22,079	66	
4,938	2,472,807	3,141	1,219	1,829	4,618	678	23,892	67	
1,020	....	93,638	31,100	*55,980	14,821	90,949	263,021	68	*14,260 tonnes de bois à pulpe.
2,845	85,799,956	128,700	2,038	3,824	7,982	*118,089	276,083	69	*Minerai, brique, bois à pulpe, chaux, etc.
36	928,767	1,394	2,473	2,149	3,124	7,749	15,470	70	
279	3,655,330	5,483	103,800	17,304	5,245	96,188	124,811	71	
151	9,246,000	11,557	2,502	4,691	224	*14,258	31,746	72	*12,804 tonn. plâtre, minerai et foin.
81	376,000	752	265	530	5,174	2,022	9,172	73	
10,289	21,728,000	40,748	10,680	16,028	193,024	*292,953	805,147	74	*34,960 ton. de foin.
....	....	....	....	....	....	....	....	75	
....	563,435	4,431	594	1,129	41,666	16,309	64,950	76	
462	26,036,000	39,054	1,937	1,291	9,001	105,571	161,717	77	
15	1,500,000	3,000	....	....	210	*1,407,885	1,412,610	78	*1,406,025 tonnes de houille.
55	7,360,000	1,103	41	82	1,283	10,000	13,379	79	
81	18,223,420	22,779	2,537	2,537	2,190	6,475	36,320	80	
986	132,400	266	423	866	1,568	6,747	11,519	81	
426	1,458,286	2,552	....	....	6,244	9,244	19,276	82	
8,409	62,330,000	12,466	2,013	2,919	29,058	422,448	490,221	83	
378	4,913,000	7,334	973	1,738	2,386	10,275	27,125	84	
108	250.170	437	7,231	14,462	679	2,779	19,084	85	
869,947	3,105,525,768	5,255,948	1,069,986	1,247,661	4,740,515	13,374,240	31,211,753		

N° 6.—ETAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta..	64·62	5,677 36	47,811 27	1,884 57
2	Albert-Sud..................... ..... 16·0	19·00	....	2,109 50	....
	Embranchement de Harvey .... 3·0				
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—				
	Baie-des-Chaleurs.... . ... 98·00				
	Grand-Oriental, 23 m. non en exploitation.	98·00	10,629 64	17,774 36	5,172 53
	Vallée de l'Ottawa, 7 " "				
4	Cie de ch. de f. et navig., Baie-de-Quinté. 4·00	64·82	21,495 69	109,504 61	8,071 65
	Kingston, Napanee et de l'Ouest...... 60·82				
5	Berlin et Waterloo (électrique)	3·00	11,876 96	....	181 33
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie......	45·00	13,126 02	15,892 74	2,674 27
7	Bouctouche et Moncton	32·00	3,934 28	9,683 91	....
8	Calgary et Edmonton..................	295·07	71,731 33	175,341 33	8,901 21
9	Canada-Atlantique. .... 135·00	172·00	142,448 02	582,222 90	16,492 49
	Comtés du Centre... .... 37·00				
10	Canada-Est.....................	136·00	28,162 96	93,344 66	3,985 60
11	Canada-Sud..............................	382·19	806,691 99	3,067,486 41	229,781 78
12	Canadian-Northern, comprenant la ligne de la Cie de ch. de fer et du canal Lac-Manitoba, et du ch. de fer Grand-Nord de Winnipeg	124·74	41,620 22	97,268 28	2,251 45
13	Chemins de fer de l'Etat—				
	Intercolonial..........................	1,300 96	1,167,453 16	2,318,096 58	222,781 70
	Ile du Prince-Edouard	210·00	65,383 11	79,888 52	19,396 90
14	Pacifique Canadien, possédés......... 4,589·80				
	Lignes affermées—				
	Frédéricton.................... 22·10				
	Nouveau-Brunswick... .... 175 00				
	Nouveau-Brunswick et Canada... 117·20				
	Saint-Jean et Maine............ 92·10				
	Pont de St-Jean et prol.de c.d.fer 2·00				
	Saint-Stephen et Milltown.. .... 1·60				
	Vallée de la Tobique... .... 28·00				
	Cap de la Madeleine.... .... 2·32				
	Montréal et Lac-Maskinongé.... 11·00				
	Atlantique et Nord-Ouest ...... 201·40				
	Montréal et Ottawa....... ..... 93·20				
	Ontario et Québec................ 474·50	6,680·72	6,398,587 61	17,020,942 02	1,207,854 59
	Saint-Laurent et Ottawa..... .. 58·40				
	Credit-Valley .. .. 175·70				
	Jonction de Guelph..... ...... 15·00				
	Toronto, Hamilton et Buffalo.... 2·70				
	Toronto, Grey et Bruce.......... 191·10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest........ 26·60				
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.... .. .. 214·40				
	Colombie et Kootenay ....,... 60·50				
	Nakusp et Slocan .. .. 36·90				
	Shuswap et Okanagan .... 51·00				
	Colombia et Western............ 35·20				
15	Caraquette...	68·00	3,513 91	11,034 52	1,983 40
16	Carillon et Grenville......	13·00	1,775 81	254 26	....
17	Ontario-Central... .... 104·00	113·60	26,806 68	71,491 51	9,234 25
	Ontario, Belmont et Northern . ... 9·60				
18	Central du Nouveau-Brunswick	45·66	3,239 83	3,785 03	1,194 50
19	Ligne côtière de la Nouvelle-Ecosse	30·80	12,788 53	4,844 66	....
20	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland..	32·00	7,647 70	12,004 74	2,248 00
21	Dominion-Atlantic, comprenant—				
	Windsor et Annapolis............... 87·50				
	Vallée de la Cornwallis............ 14·00	220·50	368,166 62	257,751 30	45,946 03
	Yarmouth et Annapolis......... .. 87·00				
	Embranch. de Windsor, Intercolon. 32·00				
22	Elgin et Havelock.	28·00	1,319 45	5,821 46	707 78
23	Esquimalt et Nanaïmo........................	78·00	71,852 40	78,154 78	2,992 68

DOC. DE LA SESSION No 10

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	C.		
92,295 99	147,669 19	62,073 40	172	311·22	1	
40 00	2,149 50	311 54	111	42·99	2	
2,580 12	36,156 65	6,070 82	120	56·54	3	
3,004 88	142,076 83	50,862 09	156	111·31	4	
24 37	12,082 66	1,343 66	112	16·60	5	
104 10	31,797 13	1,657 72	105	96·80	6	
511 57	14,129 76	- 983 46	93	71·73	7	
1,147 05	257,120 92	86,127 87	150	183·15	8	
108,888 61	850,052 02	241,811 10	139	130·48	9	
1,619 08	127,112 30	36,161 58	139	67·34	10	
3,965 70	4,107,925 88	1,030,834 83	133	118·75	11	
2,030 03	143,169 98	75,078 98	210	235·62	12	
....	3,738,331 44	62,645 23	101	76·58	13	
343 50	165,012 03	- 53,040 98	75	63·89		
2,118,586 39	26,745,970 61	11,291,797 16	173	158·50	14	
377 58	16,909 41	- 4,762 22	78	42·01	15	
....	2,030 07	- 1,341 05	60	32·74	16	
3,993 75	111,526 19	25,388 27	129	109·44	17	
354 07	8,573 43	- 11,167 91	43	26·63	18	
92 64	17,725 83	- 111 31	99	57·60	19	
88,422 55	110,322 99	58,242 21	211	158·83	20	
....	671,863 95	164,375 45	132	121·36	21	
....	7,848 69	- 1,292 53	85	45·13	22	
3,583 33	156,520 19	5,440 88	103	76·69	23	

N° 6.—ETAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
24	Cie de ch.f. et de pont de Frédéricton et Ste-Marie	1·33	919 90	2,831 89	....
25	Grand-Tronc 884.25				
	Grand-Occidental .... 561·80				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell .... 34·78				
	Buffalo et Lac-Huron .... 162·00				
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié .... 172·75				
	Embranchement d'Owen-Sound.. 12·42				
	London, Huron et Bruce .... 69·01				
	Jonction de Waterloo 10 25				
	Norfolk-Sud .... 17·00				
	Wellington, Grey et Bruce .... 168·13				
	Nord .... 172·10	3,146·98	4,834,583 84	12,113,139 94	877,416 59
	Simcoe-Nord .... 33·34				
	Hamilton et Nord-Ouest .... 173·90				
	Nord et jonction du Pacifique.... 111·37				
	Ligne de ceinture, Toronto 12 70				
	Midland .... 166·78				
	Grande-Jonction .... 85·40				
	Toronto et Nipissingue 85 00				
	Jonction du Lac-Simcoe .... 26·50				
	Victoria .... 53·25				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay... 46·50				
	Union Jacques-Cartier .... 6·50				
	Jonction Montréal et Champlain. 61·75				
	Jonction de Beauharnois .... 19·50				
26	Grand-Nord	28 00	1,943 10	3,029 24	96 00
27	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	6,419 88	45,960 40	312 83
28	Rive du Golfe	16·78	207 88	1,102 23	....
29	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)..	23·00	34,035 37	6,658 37	1,948 91
30	Hamilton et Dundas (électrique)	7·25	17,680 35	1,351 31	....
31	Hamilton Radial (électrique)	12·00	27,450 78	1,113 93	....
32	Hampton et Saint-Martin	30·00	2,535 50	3,762 40	....
33	Hull (électrique)	13·63	36,253 51	15,756 64	600 00
34	Hereford	53·30	10,851 16	30,250 63	1,295 34
35	Irondale, Bancroft et Ottawa	50·00	3,633 90	12,454 84	745 72
36	Joggins, maint. Cie ch. de f. et de houille du C..	12·00	1,955 25	22,408 56	751 90
37	Kaslo et Slocan	31·80	20,062 61	46,269 39	1,725 11
38	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou	34·00	3,266 15	5,995 15	896 07
39	Kingston et Pembroke	112·85	29,044 64	89,359 41	8,699 37
40	L'Assomption	3·00	745 45	144 47	....
41	Lac-Erié et Rivière-Détroit .... 84·22				
	Erié et Huron .... 71·50	179·72	127,286 24	210,161 77	15,077 98
	London et Port-Stanley .... 24·00				
42	Lotbinière et Mégantic	30·34	2,333 70	10,302 37	....
43	Manitoba et Nord-Ouest .... 234·50	249·97	81,686 51	219,671 72	11,313 98
	Saskatchewan et Ouest .... 15·47				
44	Vallée de la Massawippi	35·46	47,512 43	76,814 94	2,978 16
45	Colonisation de Montfort et Gatineau	33·00	3,419 61	6,893 35	281 77
46	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est .... 102·70	163·40	90,008 28	166,461 19	11,569 90
	Jonct. de Montréal et St-Laurent. 60·70				
47	Ligne de ceinture de l'Ile de Montréal (électrique)	12·67	33,480 50	4,014 52	500 00
48	Parc et Ile de Montréal (électrique)	40·88	111,416 10	....	....
49	Montréal et Ligne Provinciale	40·60	22,606 87	27,492 76	2,841 86
50	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	47,225 09	71,283 55	5,040 86
51	Nelson et Fort-Sheppard	59·40	58,178 89	57,867 40	4,231 93
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard..	36·00	5,147 02	11,917 71	952 56
53	Ch. de f. élect. des Chutes et de la riv. Niagara.	13·68	48,207 22	....	....
54	Pacifique-Nord et Manitoba	311·61	93,790 98	264,318 83	9,095 67

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	cents.		
500 00	4,251 79	1,093 76	134	....	24	Recettes des péages sur trains exploités par le ch. de fer Canada-Est.
646,018 81	18,471,159 18	6,867,824 00	159	108·60	25	
....	5,068 34	- 2,693 76	65	26·49	26	
1,058 48	53,751 59	7,651 20	116	262·83	27	
....	1,310 11	118 29	109	42·81	28	
1,194 31	43,836 96	21,717 96	198	18·90	29	
4,334 68	23,366 34	10,535 03	182	39·66	30	
728 06	29,292 77	14,039 38	192	21·62	31	
125 02	6,422 92	- 407 59	94	45·87	32	
11,082 34	63,692 49	29,287 28	185	16·65	33	
....	42,397 13	- 20,335 84	67	49·88	34	
....	16,834 46	1,208 42	107	56·61	35	
....	25,115 71	15,186 90	252	167·17	36	
1,019 83	69,076 94	23,799 32	152	238·53	37	
....	10,157 37	2,287 37	129	55·30	38	
10,892 96	137,996 38	34,530 82	133	101·09	39	
....	889 92	- 638 38	58	148·48	40	
18,883 39	371,409 38	130,122 42	153	101·02	41	
16 21	12,652 28	1,335 46	111	100·71	42	
9,081 15	321,753 36	78,798 58	132	206·92	43	
....	127,305 53	36,080 59	139	79·22	44	
....	10,594 73	- 3,230 48	76	22·31	45	
12,129 33	280,168 70	- 31,705 01	89	83·98	46	
479 19	38,474 21	18,857 93	196	16·39	47	
1,238 04	112,654 14	44,522 80	165	16·11	48	
142 00	53,083 49	15,575 96	141	100·57	49	
247 86	123,797 36	30,857 28	133	83·58	50	
351 56	120,629 78	58,364 75	193	205·76	51	
....	18,017 29	3,572 41	124	52·10	52	
11,153 11	59,360 33	20,702 86	153	22·66	53	
11,518 75	378,724 23	- 19,853 36	95	140·92	54	

N° 6.—ETAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Taransport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
55	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	47,365 00	....
56	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	23,596 82	22,531 89	2,608 62
57	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow	12·50	1,239 30	12,869 58	312 00
58	Montagne d'Orford	26·50	1,889 47	15,212 16	526 24
59	Oshawa (électrique)	8·50	5,620 78	21,348 93	1,394 03
60	Ottawa et Gatineau	56·50	30,161 81	28,208 86	3,290 20
61	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	263·80	78,285 32	643,692 67	10,617 77
62	Ottawa et New-York	56·79	22,417 56	22,621 29	372 05
63	Pembroke-Sud	20·50	1,117 16	2,168 73	34 99
64	Cie de ch. de fer et carrières de Philipsburg	7·50	68 55	416 51	....
65	Jonction de Pontiac du Pacifique	70·60	17,089 34	23,549 01	3,233 77
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	3,965 80	13,073 66	....
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	23,287 23	61,901 12	2,906 17
68	Québec et Lac Saint-Jean ... 242·00 } Grand-Nord ... 21·00 } Basses-Laurentides ... 35·00 }	298·00	77,129 74	188,546 67	12,736 64
69	Québec-Central	213·50	149,773 84	296,930 19	19,431 68
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	44,408 25	12,767 74	1,086 48
71	Montagne-Rouge	9·53	17,538 60	68,487 03	919 46
72	Salisbury et Harvey	45·00	5,964 87	13,277 97	2,443 29
73	Ligne riveraine, New-Brunswick	82·50	12,621 54	12,185 23	3,190 76
74	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	18,935 09	35,872 70	2,714 00
75	Tunnel Saint-Clair	2·23	* 50,214 00	† 218,881 50	....
76	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	2,477 91	23,436 75	184 27
77	Saint-Laurent et Adirondack	33·00	70,368 22	68,976 51	5,608 48
78	Sydney et Louisbourg	59·09	16,428 08	283,409 38	....
79	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44·67	27,676 94	9,400 30	2,054 20
80	Témiscouata	113·00	14,350 61	36,800 81	10,815 11
81	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	20·00	3,460 00	5,834 49	230 24
82	Mille-Iles	4·33	4,654 19	12,318 41	2,141 92
83	Toronto, Hamilton et Buffalo	82 94	87,458 75	224,958 93	....
84	Comtés-Unis ... 61·00 } Vallée de Richelieu-Est ... 22·80 }	83·80	19,202 94	23,454 14	1,373 76
85	Victoria et Sydney	16·26	8,362 50	9,240 20	409 14
	Total	17,250·21	15,929,583 20	40,101,036 62	2,842,681 49

DOC. DE LA SESSION No 10

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	cents.		
....	47,365 00	2,744 60	106	387·60	55	
951 49	49,688 82	8,257 67	119	100·12	56	
5,400 00	19,820 88	3,649 68	122	127·05	57	
1,600 00	19,227 87	1,832 58	110	57·87	58	
1,336 18	29,699 92	13,594 61	184	58·22	59	
387 77	62,048 64	8,145 49	111	105·63	60	
49,455 38	782,051 14	157,313 46	125	85·56	61	
917 86	46,328 76	- 13,159 91	78	67·28	62	
....	3,320 88	- 4,968 77	40	41·19	63	
2,433 16	2,918 22	1,415 16	193	308·98	64	
3,866 85	47,738 97	3,714 15	108	91·24	65	
339 00	17,378 46	- 4,639 70	79	107·44	66	
646 29	88,740 81	- 1,934 24	97	139·51	67	
16,893 95	295,307 00	49,030 75	119	107·05	68	
2,715 80	468,851 51	161,452 43	152	102·12	69	
619 85	58,882 32	24,561 02	171	104·55	70	
245 22	87,190 31	54,913 35	270	521 47	71	
213 68	21,899 81	3,612 48	119	77 99	72	
268 66	28,266 19	- 3,818 78	88	50·36	73	
307 00	57,828 79	9,938 14	120	80·63	74	
‡ 263 50	269,359 00	169,292 98	269	....	75	Péages sur voitures à voyageurs. †Péages sur wagons à marchandises. ‡Péages sur nouvelles locomotives—passées par le tunnel, et loyers.
110 43	26,209 36	1,372 57	105	103·87	76	
....	144,953 21	78,412 27	217	102·83	77	
82,009 67	381,847 13	204,938 25	215	224·52	78	
3,881 74	43,013 18	12,429 88	140	71·95	79	
....	61,966 53	1,139 31	101	61·36	80	
....	9,524 73	732 01	108	47·62	81	
1,289 15	20,403 67	8,002 84	164	108·12	82	
20,149 31	332,566 99	85,933 21	134	120·89	83	
21 05	44,051 89	- 18,417 91	70	42·11	84	
... .	18,011 84	1,348 22	108	74·54	85	
3,370,483 38	62,243,784 69	21,537,567 48	.....	.. ..		

°7— .ETAT sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
				$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		64·62	17,962 44	20,934 21
2	Albert-Sud	16·00	19·00	325 60	1,500 36
	Embranchement de Harvey	3·00			
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—				
	Baie des Chaleurs, 98 milles		98·00	9,492 24	12,321 04
	Grand-Oriental, 23 milles non exploités				
	Vallée de l'Ottawa, 7 " "				
4	Cie de ch. de fer et de navig. de la Baie-de-Quinté	4·00	64·82	24,883 07	30,030 03
	Kingston, Napanee et Ouest	60.82			
5	Berlin et Waterloo (électrique)		3·00	138 17	....
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie		45·00	15,510 04	5,618 84
7	Bouctouche et Moncton		32·00	4,582 92	3,849 18
8	Calgary et Edmonton		295·07	78,197 48	44,878 87
9	Canada-Atlantique	135·00	172·00	81,436 42	225,779 24
	Comtés du Centre	37·00			
10	Cie des houillères et de ch. de f. du Canada ci-dev., Joggins.		12·00	3,222 46	4,142 89
11	Canada-Est		156·00	25,043 83	37,768 06
12	Canada-Sud		382·19	617,411 34	752,733 77
13	Canadian-Northern, compr. la Cie de ch. de f. et du canal Lac-Manitoba, et ch. de f. Grand-Nord, Winnipeg		124·74	26,148 31	18,340 40
14	Chemins de fer de l'Etat—				
	Intercolonial, à l'exclusion de l'embranch. de Windsor, 32 milles, mais y compr. Cie du c.d.f. Drummond, 133·79 m		1,300·96	849,322 51	1,100,190 62
	Ile du Prince-Edouard		210.00	80,186 60	58,464 56
15	Canadien du Pacifique, possédés	4,589·80	6,680·72	3,139,863 75	4,833,388 70
	Lignes affermées—				
	Frédéricton	22·10			
	Nouveau-Brunswick	175·00			
	Nouveau-Brunswick et Canada	117·20			
	Saint-Jean et Maine	92·10			
	Pont de Saint-Jean et prol. de ch. de fer	2·00			
	Saint-Stephen et Milltown	4·60			
	Vallée de la Tobique	28·00			
	Cap de la Madeleine	2·32			
	Montréal et Lac-Maskinongé	11 00			
	Atlantique et Nord-Ouest	201·40			
	Montréal et Ottawa	93·20			
	Ontario et Québec	474·50			
	Saint-Laurent et Ottawa	58·40			
	Credit-Valley	175·70			
	Jonction de Guelph	15·00			
	Toronto, Hamilton et Buffalo	2·70			
	Toronto, Grey et Bruce	191·10			
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60			
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	214·40			
	Colombie et Koctenay	60·50			
	Nakusp et Slocan	36·90			
	Shuswap et Okanagan	51·00			
	Colombia et Western	35·20			
16	Caraquette		68·00	9,249 20	6,090 25
17	Carillon et Grenville		13·00	1,200 00	2,120 00
18	Ontario-Central	104·00	113·60	37,922 29	21,501 98
	Ontario, Belmont et Northern	9·60			
19	Central du New-Brunswick		45·66	7,764 79	2,818 69
20	Ligne côtière de la Nouvelle-Ecosse		30·80	4,370 74	5,505 87
21	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland		32·00	14,824 44	14,955 52
22	Dominion-Atlantic, comprenant—				
	Windsor et Annapolis	87·50	220·50	138,505 00	184,052 94
	Vallée de la Cornwallis	14·00			
	Yarmouth et Annapolis	87·00			
	Embranchement de Windsor, Intercolonial	32·00			

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Service et réparatiens des wagons.	Frais géneraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations
$ c.	$ c.	$ c.	Cents.		
3,454 50	43,244 64	85,595 79	180·39	1	
.. ..	12 00	1,837 96	36·75	2	
1,659 14	6,613 41	30,085 83	47·03	3	
9,026 03	27,275 61	91,214 74	71·46	4	
433 12	10,167 71	10,739 00	14·75	5	
453 64	8,556 89	30,139 41	91·76	6	
699 78	5,981 34	15,113 22	76·72	7	
5,922 77	41,993 93	170,993 05	121·09	8	
67,833 69	233,191 57	608,240 92	93·36	9	
469 87	2,093 59	9,928 81	66·08	10	
4,041 13	24,097 70	90,950 72	48·45	11	
266,420 39	1,440,525 55	3,077,091 05	88·95	12	
5,211 75	18,390 54	68,091 C0	112·06	13	
486,168 00	*1,240,005 08	3,675,686 21	75·29	14	Aussi sur les sections suivantes du Grand-Tronc—Pointe-Lévis à Hadlow, 1·47 mille ; courbe Chaudière à Chaudière, 1·19 mille ; jonction Sainte-Rosalie à Montréal, 37·62 milles; total, 40·28 milles. *Y compris $210,000, loyer des lignes affermées.
17,297 33	62,104 52	218,053 01	84·42	....	
1,013,564 48	6,467,356 52	15,454,173 45	91·58	15	
286 76	6,045 42	21,671 63	53·84	16	
30 00	21 12	3,371 12	54·37	17	
6,350 08	20,363 57	86,137 92	84·53	18	
764 72	8,393 14	19,741 34	61·36	19	
180 52	7,780 01	17,837 14	57·97	20	
6,511 25	15,789 57	52,080 78	74·98	21	
15,013 36	169,917 20	507,488 50	91·67	22	

N° 7.—État sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
				$ c.	$ c.
23	Elgin et Havelock		28·00	2,675 12	3,536 88
24	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	52,587 56	39,704 75
25	Frédéricton au pont du ch. de fer Sainte-Marie		1·33	2,771 03	....
26	Grand-Tronc	884·25			
	Grand-Occidental	561·80			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78			
	Buffalo et Lac-Huron	162·00			
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172·75			
	Embranchement d'Owen-Sound	12·42			
	London, Huron et Bruce	69·01			
	Jonction de Waterloo	10·25			
	Norfolk-Sud	17·00			
	Wellington, Grey et Bruce	168·13			
	Nord	172·10			
	Simcoe-Nord	33·34			
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90	3,146·98	2,526,940 96	3,799,637 95
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37			
	Toronto, Ligne de Ceinture	12·70			
	Midland	166·78			
	Grande-Jonction	85·40			
	Toronto et Nipissingue	85·00			
	Jonction du Lac-Simcoe	26·50			
	Victoria	53 25			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50			
	Union Jacques-Cartier	6·50			
	Montréal et Jonction de Champlain	61·75			
	Jonction de Beauharnois	19·50			
27	Grand-Nord		28·00	2,120 00	2,575 00
28	Grand-Central du Nord-Ouest		50·93	18,540 63	9,253 11
29	Rive du Golfe, expl. par le chemin de fer Caraquet		16·78	636 29	257 30
30	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)		23·00	4,269 00	4,945 00
31	Hamilton et Dundas (électrique)		7·25	... .	....
32	Hamilton Radial (électrique)		12·00	1,567 00	4,919 88
33	Hampton et Saint-Martin, ci-devant Saint-Martin et Upham		30·00	3,026 51	1,045 68
34	Hull (électrique)		13·63	5,023 14	780 25
35	Hereford		53·30	22,449 16	17,569 29
36	Irondale, Bancroft et Ottawa		50·00	5,888 21	4,758 98
37	Kaslo et Slocan		31·80	15,403 31	10,273 87
38	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou		34·00	1,680 00	3,095 00
39	Kingston et Pembroke		112·85	31,244 23	27,445 38
40	L'Assomption		3·00	169 11	734 54
41	Lac-Erié et Rivière-Détroit	84·22			
	Erié et Huron	71·50	179·72	59,730 08	81,940 60
	London et Port-Stanley	24·00			
42	Lotbinière et Mégantic		30·34	3,897 51	3,694 70
43	Manitoba et Nord-Ouest	234·50	249·97	90,971 01	62,563 57
	Saskatchewan et Ouest	15·47			
44	Vallée de la Massawippi		35·46	18,441 67	36,539 58
45	Montfort et Colonisation de la Gatineau		33·00	2,830 00	5,651 90
46	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est	102·70	163·40	75,755 98	109,096 65
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	60·70			
47	Ile de Montréal, Ligne de Ceinture (électrique)		12·67	970 64	5,809 45
48	Parc et Ile de Montréal		40·88	6,310 04	26,311 78
49	Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Ligne Provinciale		40·60	14,981 40	10,061 00
50	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	13,342 12	34,039 07
51	Nelson et Fort-Sheppard		59·40	23,329 70	18,635 55
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36·00	6,993 20	4,701 93
53	Parc des Chutes et de la Rivière-Niagara (électrique)		13·68	7,137 06	....
54	Pacifique-Nord et Manitoba		311·61	169,395 05	83,998 99

DOC. DE LA SESSION No 10

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Suite.*

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	c.		
....	2,929 22	9,141 22	52·57	23	
10,121 47	48,665 53	151,079 31	74·02	24	
....	387 00	3,158 03	....	25	
1,061,844 58	4,214,911 69	11,603,335 18	68·22	26	
205 10	2,862 00	7,762 10	40·57	27	
634 33	17,672 32	46,100 39	225·41	28	
....	298 23	1,191 82	38·94	29	
2,255 00	10,650 00	22,119 00	9·53	30	
....	12,831 31	12,831 31	21·78	31	
2,632 81	6,133 70	15,253 39	11·26	32	
196 24	2,562 08	6,830 51	48·79	33	
3,114 76	25,487 06	34,405 21	8·99	34	
9,567 34	13,147 18	62,732 97	73·81	35	
187 80	4,791 05	15,626 04	52·55	36	
1,935 70	17,664 74	45,277 62	156·34	37	
100 00	2,995 00	7,870 00	42·85	38	
2,548 61	42,227 34	103,465 56	75·80	39	
207 38	417 27	1,528 30	25·49	40	
14,126 32	85,489 96	241,286 96	65·62	41	
644 93	3,079 68	11,316 82	90·08	42	
21,722 09	67,698 11	242,954 78	156·25	43	
10,476 92	25,766 77	91,224 94	56·76	44	
1,150 00	4,193 31	13,825 21	29·11	45	
17,743 32	109,277 76	311,873 71	93·48	46	
1,285 93	11,550 26	19,616 28	8·35	47	
3,048 41	32,461 11	68,131 34	9·74	48	
3,896 93	8,568 20	37,507 53	71·06	49	
21,525 35	24,033 54	92,940 08	62·75	50	
2,407 13	17,892 65	62,265 03	106·20	51	
416 76	2,332 99	14,444 88	41·77	52	
5,515 48	26,004 93	38,657 47	14·76	53	
24,731 23	120,452 32	398,577 59	148·31	54	

N° 7.—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments etc.	Service et réparations des locomotives.
			$ c.	$ c.
55	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	14,460 00	8,760 00
56	Central de la N.-E., maint. ch. de fer Central de la N.-E.	74·00	19,958 13	6,832 69
57	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, autrefois Cie de fer, de houille et de chemin de fer de New-Glasgow	12·50	5,375 31	7,485 39
58	Montagne d'Orford	26·50	6,235 23	7,004 16
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8·50	2,496 03	5,931 88
60	Ottawa et Gatineau	56·50	14,288 18	12,829 20
61	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	263·80	99,428 47	246,214 27
62	Ottawa et New-York	56·79	10,454 94	12,869 40
63	Pembroke-Sud	20·50	2,972 80	3,552 75
64	Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg	7·50	299 90	244 66
65	Jonction de Pontiac, du Pacifique	70·60	17,741 78	10,289 83
66	Port-Arthur, Duluth et Western	85·50	10,697 57	4,251 17
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	50,420 15	23,656 79
68	Québec et Lac Saint-Jean ... 242·00; Grand-Nord ... 21·00; Basses-Laurentides ... 35·00	298·00	60,058 64	79,498 96
69	Québec-Central	213·50	83,560 90	79,817 95
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	7,552 38	10,431 35
71	Montagne-Rouge	9·53	6,012 43	13,364 51
72	Salisbury et Harvey	45·00	7,677 47	5,500 32
73	Ligne Riveraine du Nouveau-Brunswick	82·50	11,340 35	8,531 68
74	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	13,544 70	14,815 05
75	Tunnel de Saint-Clair	2·23	6,396 33	63,680 30
76	Sainte-Catherine et Niagara Central	12·35	4,079 34	6,081 37
77	Saint-Laurent et Adirondack	33·00	15,377 70	22,505 08
78	Sydney et Louisbourg	59·09	21,960 89	39,791 65
79	Rive-Sud, autrefois Montréal et Sorel	44·67	8,890 13	9,608 36
80	Témiscouata	113·00	23,334 43	17,438 49
81	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	20·00	1,630 00	4,433 72
82	Mille-Iles	4·33	1,993 92	4,421 15
83	Toronto, Hamilton et Buffalo	82·94	46,014 44	60,229 98
84	Comtés-Unis ... 61·00; Vallée du Richelieu-Est ... 22·80	83·80	15,807 54	20,430 22
85	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26	3,692 64	7,351 26
	Total	17,250·21	8,972,393 08	12,620,377 24

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	Cents.		
4,670 00	16,730 40	44,620 40	365·14	55	
1,628 23	11,012 10	41,431 15	83·48	56	
380 00	2,930 50	16,171 20	103·66	57	
489 54	3,666 36	17,395 29	52·35	58	
641 97	7,035 43	16,105 31	31·59	59	
4,451 94	22,333 83	53,903 15	91·76	60	
45,798 53	233,296 41	624,737 68	68·35	61	
857 51	35,306 82	59,488 67	86·39	62	
140 80	1,623 30	8,289 65	102·80	63	
23 30	935 20	1,503 06	156·56	64	
1,714 53	14,278 68	44,024 82	84 14	65	
767 46	6,301 96	22,018 16	136·12	66	
2,466 03	14,132 08	90,675 05	142·55	67	
17,442 27	89,276 38	246,276 25	89·28	68	
19,711 79	124,308 44	307,399 08	66·95	69	
3,434 78	12,902 79	34,321 30	60·94	70	
784 58	12,115 44	32,276 96	193·04	71	
966 42	4,143 12	18,287 33	65·12	72	
1,901 13	10,311 81	32,084 97	57·17	73	
4,789 72	14,741 18	47,890 65	66·77	74	
413 18	29,576 21	100,066 02	....	75	
180 04	14,496 04	24,836 79	98·43	76	
1,112 37	27,545 79	66,540 94	47·20	77	
15,595 89	99,560 45	176,908 88	104·02	78	
1,410 12	10,674 69	30,583 30	51·16	79	
4,702 31	15,351 99	60,827 22	60·23	80	
....	2,729 00	8,792 72	43·96	81	
289 34	5,696 42	12,40) 83	65·71	82	
9,377 79	131,011 57	246,633 78	89·66	83	
2,778 87	23,453 17	62,469 80	59·71	84	Aussi traction sur le ch. de f. Montréal et Atlantique de Yamaska à Sorel.
179 73	5,439 99	16,663 62	68·97	85	
3,285,134 40	15,828,312 49	40,706,217 21	....		

N° 8.—SOMMAIRE des accidents

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. — Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. — Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Blessés.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	64·62					
2	Albert-Sud ... 16·00	19·00					
	Embranchement de Harvey ... 3·00						
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—						
	Baie-des-Chaleurs ... 98 milles						
	Grand-Oriental ... 23 "	98·00					
	Vallée de l'Ottawa ... 7 "						
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté, Kingston, Napanee et de l'Ouest ... 4·00 / 60·82	64·82	Employé				
5	Berlin et Waterloo (électrique)	3·00					
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	45·00					
7	Bouctouche et Moncton	32·00	Employé				
8	Calgary et Edmonton	295·07	Voyageurs				
			Employés				1
9	Canada-Atlantique ... 135·00	172·00	Employés		1	1	
	Comtés du Centre ... 37·00						
10	Cie de ch. de f. et houille du Canada (ci-dev. Joggins)	12·00					
11	Canada-Est	136·00	Employé				
12	Canada-Sud						
	Sarnia, Chatham et Erié	382·19	Employés			1	
	Leamington et Saint-Clair		Autres		1		
13	Canadian Northern	124·74					
14	Chemins de fer de l'Etat—						
	Intercolonial	1,300·96	Voyageurs		1		2
			Employés	2	3		2
			Autres	1	2		5
	Ile du Prince-Edouard	210·00	Employés				1
15	Canadien du Pacifique	6,680·72	Voyageurs	1	4	1	11
			Employés	9	29	4	23
			*Autres	3	6	6	10
16	Caraquette	68·00					
17	Carillon et Grenville	13·00					
18	Ontario-Central ... 104·00	113·60	Employés	1			
	Ontario, Belmont et Northern ... 9·60						
19	Central du Nouveau-Brunswick	45·66					
20	Ligne côtière de la Nouvelle-Ecosse	30·80					
21	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	32·00					
22	Dominion-Atlantic, comprenant—						
	Windsor et Annapolis ... 87·50						
	Vallée de la Cornwallis ... 14·00	220·50	Voyageurs				
	Yarmouth et Annapolis ... 87·00		Autres			1	
	Embranchement de Windsor, Intercolonial ... 32·00						
23	Elgin et Havelock	28·00					
24	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	Employés				
25	Frédéricton et pont Sainte-Marie	1·33					
26	Grand-Tronc	3,146·98	Voyageurs		4	1	6
			Employés	3	51	2	19
			Autres	2	12	6	13
27	Grand-Nord	28·00					
28	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93					
29	Rive du Golfe	16·78					
30	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)	23·00					
31	Hamilton et Dundas (électrique)	7·25					
32	Hamilton Radial (électrique)	12·00	Autres				
33	Hampton et Saint-Martin	30·00					
34	Chemin de fer électrique de Hull	13·63	Autres				
35	Hereford	53·30	Employés		1		
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	50·00					
37	Kalso et Slocan	31·80					
38	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou	34·00					

*9 tués et *24 blessés aux traverses de chemins.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant le bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
																		1
																		2
																		3
					2										3		5	4
																		5
																		6
					1												1	7
							3										3	8
					1		2		1						1		6	
1					9										9	2	19	9
																		10
							1										1	11
1	1				3		3	2	2						1	4	10	12
								6	4							6	5	
																		13
						2	22		1					1	1	3	27	
1	13				18	4	11	1	4					3	10	11	61	14
								11	6						1	12	14	
	1			1										1		2	2	14
						2	19							3	5	7	39	
			1	4	130	5	30	5	17				3	16	82	43	315	15
							3	29	13					*16	*32	54	64	
																		16
																		17
																1		18
																		19
																		20
																		21
					1												1	22
														1	1	2	1	
																		23
				2	1											2	1	24
																		25
			2			8	28								5	9	45	
8	21			2	153	9	28	11	23			1	7	4	62	40	364	26
						1	10	32	17					17	37	58	89	
																		27
																		28
																		29
																		30
																		31
								1								1		32
																		33
								1	2							1	2	34
					1												2	35
																		36
																		37
																		38

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
39	Kingston et Pembroke	112·85	....	....	....	....	....
40	L'Assomption	3·00	....	....	....	....	....
41	Lac-Erié et Rivière-Détroit 84·22 } 71·50 } London et Port-Stanley 24·00 }	179·72	Employés	....	....	....	....
42	Lotbinière et Mégantic	30·34	"	....	....	1	....
43	Manitoba et Nord-Ouest 234.50 } Saskatchewan et Ouest 15·47 }	249·97	"	1	1	....	....
44	Vallée de Massawippi	35·46	Voyageurs	....	....	....	....
45	Colonisation de Montford	33·00	Employés	1	1	....	1
46	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 102·70 } Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 60·70 }	163·40	Employés	....	2	....	3
47	Ligne de ceinture de l'Ile de Montréal (électrique)	12·67	....	....	....	....	....
48	Parc de Montréal et l'Ile (électrique)	40·88	Autres	....	....	....	....
49	Montréal, et Ligne Provinciale, ci-devant Montréal, Portland et Boston	40·60	Voyageurs	....	....	....	1
			Employés	....	....	....	....
50	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	....	....	....	....	....
51	Nelson et Fort-Sheppard	59·40	Employés	....	....	....	....
52	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	....	....	....	....	....
53	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de fer électriq.)	13·68	....	....	....	....	....
54	Pacifique-Nord et Manitoba	311·61	Voyageurs	....	....	....	....
			Employés	....	....	....	2
			Autres	....	....	....	....
55	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	....	....	....	....
56	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	....	....	....	....	....
57	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de houille et chemin de fer de New-Glasgow	12·50	Autres	....	....	....	....
58	Montagne d Orford	26·50	....	....	....	....	....
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8·50	....	....	....	....	....
60	Ottawa et Gatineau	56·50	....	....	....	....	....
61	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	263·80	Employés	....	5	....	....
			Autres	....	....	....	....
62	Ottawa et New-York	56·79	....	....	....	....	....
63	Pembroke-Sud	20·50	Autres	....	....	....	....
64	Cie de chemin de fer et de carrières, Philipsburgh	7·50	"	....	....	....	....
65	Jonction de Pontiac du Pacifique	70·60	....	....	....	....	....
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	Voyageurs	....	....	....	....
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	....	....	....	....	....
68	Québec et Lac Saint-Jean 242·00 } Grand-Nord 21·00 } Basses-Laurentides 35·00 }	298·00	Employés	....	....	....	....
69	Québec-Central	213·50	Employés	2	....	....	....
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	Autres	....	....	....	....
71	Montagne-Rouge	9·53	....	....	....	....	....
72	Salisbury et Harvey	45·00	....	....	....	....	....
73	Ligne Riveraine	82·50	....	....	....	....	....
74	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	....	....	....	....
75	Tunnel de Saint-Clair	2·23	Employés	....	....	....	....
76	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	....	....	....	....	....
77	Saint-Laurent et Adirondack	33·00	Employés	....	....	....	....
78	Sydney et Louisbourg	59·09	Autres	....	....	....	....
79	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44·67	....	....	....	....	....
80	Témiscouata	113·00	....	....	....	....	....
81	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	20·00	....	....	....	....	....
82	Mille-Iles	4·33	....	....	....	....	....
83	Toronto, Hamilton et Buffalo	82·94	Voyageurs	1	....	....	....
			Employés	....	1	....	3
			Autres	....	....	....	....
84	Comtés-Unis 61·00 } Vallée du Richelieu-Est 22·80 }	83·80	....	....	....	....	....
85	Victoria et Sydney, C.-B	16·26	....	....	....	....	....
		17,250·21	....	27	125	24	103

pour l'exercice terminé le 30 juin 1899—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres		Attelant des wagons		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur les ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
																		39
																		40
2					1											2	1	41
																1		42
					1					2						3	2	43
															3		3	44
									1						1	1	4	45
					7										4		16	46
																		47
								1								1		48
															1		1 1	49
																		50
					1												1	51
																		52
																		53
	4				4		1 6 2								5		1 21 2	54
																		55
																		56
								1								1		57
																		58
																		59
																		60
	1				4			1 3	2 1					1 2	3 1	2 5	15 2	61
																		62
					1												1	63
								3	1					2	1	5	2	64
																		65
					1												1	66
																		67
				1	1											1	1	68
																2		69
														1		1		70
																		71
																		72
																		73
																		74
															2		2	75
																		76
	1							1	1						1	1	3	77
								2	1						1	2	2	78
																		79
																		80
																		81
																		82
					4		2	2	2 1						14 1	1 2	26 2	83
																		84
																		85
13	42	..	3	10	345	31	171	110	99	2	....	1	10	66	287	284	1,185	

N° 9.—VOIES FERRÉES appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
Mines d'Albion	3·0	4·8½	2	20	
Cie houillère Intercolonial	8·00	4·8½	2	221	Raccordant la houillère Drummond avec le chemin de fer Intercolonial et le quai de Granton, port de Pictou, Nouvelle-Ecosse.
Cie de fer de Londonderry	3·50	4·8½	2	17	Des mines d'Acadie à la gare de Londonderry, C.F.I.
" "	4·00	4·8½	wor	ked by	Des mines de l'Est à la gare de mines de l'Est, C.F.I.
" "	2·00	4·8½	"	I.C.R	des carrières de chaux de Lanark au garrage de Graham, C.F.I
" "	3·00	3·00	2	21	Des mines de l'Ouest aux travaux des mines d'Acadie...
	23·50		8	279	
CAP-BRETON.					
Association générale des mines de Londres, Angleterre—					
Mines de Sydney	5·15	4·8½	4	209	Cette voie ferrée est utilisée pour fins de charbonnage seulement. Elle transporte la houille des anciennes mines de Sydney, situées dans la ville des mines de Sydney, Nouvelle-Ecosse, au port de Sydney-Nord, et se raccorde avec le chemin de fer Intercolonial par une petite ligne d'embranchement à la gare de Sydney-Nord.
Cie houillère du Canada—					
Chemin de fer Sydney et Louisburg, ligne principale	39·15	4·8½	13	759	
Embranchement de Caledonia	1·11	4·8½	1	100	Cette ligne fait partie du chemin de fer de Sydney et Louisbourg, entre le port de Sydney et Louisburg, laquelle est comprise dans la statistique générale.
Baie-Glacée	·50	4·8½	....	.. .	
Réserve	10·13	3·00	3	200	
Old Bridgeport	·50	4·8½	....	......	
Hub	1·50	4·8½	....	.....	
Ligne-mère à la Réserve	2·12	4·8½	....	......	
	60·16		21	1,268	

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements pour l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	* 29,665 45					
Albert-Sud			50,460 00			
Atlantique et Nord-Ouest du Canada			a 1,422,000 00			
Baie-des-Chaleurs (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction (mainten. Grand-Tronc)			21,888 00			
Jonction de Beauharnois			62,400 00			
Brantford, Waterloo et Lac-Erié (mainten. Toronto, Hamilton et Buffalo)			57,600 00			
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie			165,200 00			
Bouctouche et Moncton			101,600 00			
Canada-Atlantique			282,355 20			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canada-Est (ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.)			b 366,839 84			
Canadien du Pacifique			c56,102,998 47			
" Revelstoke au Lac Laflèche			80,000 00			
" Passe du Nid-de-Corbeau			3,630,000 00			
Cap-de-la-Madeleine			7,424 00			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			A 185,100 00			
Hampton et Saint-Martin (ci-devant Saint-Martin et Upham)			‡ 83,612 54			
Ligne côtière de la Nouvelle-Ecosse			A 195,200 00			
Cobourg, Northumberland et Pacifique			A 160,000 00			
Colombie et Kootenay			88,800 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant Dominion-Atlantic)			44,800 00			
Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland			39,850 00			
Comté de Drummond			A 433,920 00			
Cie de chaux du Canada (maintenant dans le Hereford)			15,360 00			
Vallée de Richelieu-Est			A 76,800 00			
Elgin et Havelock			d 82,652 82			
Erié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					

* $14,665.45 de lisses. ‡ Y compris $83,612.54 de lisses aux chemins de fer Saint-Martin et Upham. *a* Payable en versements semi-annuels de $35,550 chacun pour 20 ans, commençant le 1er juillet 1889. *b* Y compris $24,439.84 de lisses à l'embranchement de Chatham. *c* Y compris le coût des lignes construites par le gouvernement fédéral et transférées à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, $31,102,998.47.. *d* Y compris $44,252.82 de lisses.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pont Victoria du ch. de fer Grand-Tronc			300,000 00			
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, embranch. d'Owen-Sound			39,744 00			
Grand-Oriental			40,345 00			
Grand-Nord (section de la vallée d'Ottawa exclusivement)			*A* 495,988 00			
Jonction de Guelph			46,000 00			
Rive du Golfe			*A* 56,000 00			
Embranchement de Harvey			5,553 57			
Hereford			155,200 00			
Intercolonial			56,750,843 89			
International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Joggins (maintenant Cie de houille et de ch. de fer du Canada)			37,500 00			
Kent-Nord	‡ 58,334 27					
Kingston, Napanee et de l'Ouest, maintenant Baie-de-Quinté			208,732 80			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
Kingston, Smith's-Falls et Ottawa			*A* 323,200 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac-Erié et Rivière-Détroit			338,731 00			
Colonisation du Lac-Témiscamingue			310,335 95			
Leamington et Saint-Clair (maintenant dans le Canada-Sud)			51,200 00			
Lotbinière et Mégantic			96,000 00			
Basses-Laurentides (ci-dev. Saint-Laurent, B.-Laurentides et Saguenay)			217,600 00			
Midland de la Nouvelle-Ecosse			219,350 00			
Colonisation de Montfort et de la Gatineau			167,440 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			41,280 00			
Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00			
Montréal et Ottawa			192,000 00			
Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud)			93,757 57			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Nakusp et Slocan			121,600 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			113,440 00			
Cie de fer et de houille, New-Glasgow (maint. Cie d'acier de la N.-Ecosse)			39,840 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse (maintenant Central de la Nouvelle-Ecosse)			235,200 00			
Sud de la Nouvelle-Ecosse			240,000 00			
Ontario, Belmont et Northern			30,720 00			

Ontario et Québec			196,009 00		
Montagne d'Orford			84,800 00		
Oshawa (électrique)			22,400 00		
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et Colonisation de Parry-Sound			*A* 932,512 00		
Ottawa et Gatineau			*A* 384,000 00		
Ottawa et New-York			*A* 172,384 00		
Vallée de l'Ottawa (ci-devant partie du Grand-Nord) maintenant Atlantique et Lac-Supérieur			21,600 00		
Pembroke Sud			*A* 64,000 00		
Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg			*A* 23,712 00		
Jonction de Pontiac du Pacifique			*A* 307,850 00		
Pontiac et Renfrew			13,600 00		
Port-Arthur, Duluth et Ouest			271,200 00		
Ile du Prince-Edouard			3,790,107 26		
Québec et Lac-Saint-Jean			1,006,743 50		
Québec-Central			348,342 00		
Québec, Montmorency et Charlevoix			96,000 00		
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Rive-Nord, Montréal à Québec			†954,000 00		
" " " "			1,500,000 00		
" " Montréal à Ottawa			†1,440,000 00		
Ristigouche et Ouest			*A* 150,400 00		
Sainte-Catherine et Niagara-Central			38,400 00		
Saint-Louis et Richibouctou			22,400 00		
Pont de la Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	433,900 00				
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup (subvention périmée)					
Saint-Laurent et Adirondack			*A* 149,481 60		
Tunnel de Saint-Clair			375,000 00		
Saint-Stephen et Milltown			*A* 14,848 00		
Shuswap et Okanagan			163,200 00		
Norfolk-Sud			54,400 00		
Sydney et Louisbourg—Cie houillère Dominion			87,808 00		
Témiscouata			645,950 00		
Mille-Iles			24,400 00		
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			*A* 62,400 00		
Vallée de la Tobique			134,016 00		
Toronto, Grey et Bruce			14,656 00		
Comtés-Unis			*A* 208,000 00		
Jonction de Waterloo			32,800 00		
Pacifique d'Ontario-Ouest			60,000 00		
Comtés de l'Ouest (maintenant Dominion-Atlantic)			500,000 00		
Windsor et Annapolis (maintenant Dominion-Atlantic)			1,193,369 00		
Pont Interprovincial—Ottawa			112,500 00		
		15,964,533 05		145,743,862 01	

† Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 d'intérêt par année sur ces deux montants.
A voir note sur page n° 18.
‡ Rails, $58,334.27.

Nº 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Brantford, Norfolk et Port-Burwell, Grand-Tronc			68,000 00			
Canada-Atlantique			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
Canada-Sud			147,858 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Jonction et Belleville et Hastings-Nord			224,660 00			
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			165,000 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
Kingston, Napanee et Ouest (maintenant Baie-de-Quinté)			90,000 00			
London, Huron et Bruce			178,630 00			
Midland			168,350 00			
Montréal et Ottawa			100,000 00			
Nord			196,188 00			
Simcoe-Nord			83,300 00			
Ontario, Belmont et Northern			19,149 39			
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			431,000 00			
Colonisation de Parry-Sound			148,500 00			
Pembroke-Sud			55,500 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			261,000 00			
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			38,564 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac-Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
Pont interprovincial à Ottawa			50,000 00			
		26,000 00		7,473,180 63		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Baie-des-Chaleurs (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			1,415,000 00			
Jonction de Beauharnois			179,073 00			

Canada-Atlantique			192,000 00		
Grand-Oriental (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			156,000 00		
Grand-Nord			524,875 00		
Comté de Drummond			347,420 54		
Vallée de Richelieu-Est			115,215 00		
Hereford (y compris la Cie de Chaux du Canada)			103,000 00		
International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			391,122 02		
Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent			250,280 00		
Chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue			350,076 82		
L'Assomption			7,350 00		
Lotbinière et Mégantic			126,994 00		
Basses-Laurentides			252,000 00		
Vallée de Missisquoi (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			228,000 00		
Colonisation de Montfort et Gatineau			158,395 80		
Jonction de Montréal et Champlain			150,000 00		
Montréal et Ottawa			182,210 00		
Montréal, Portland et Boston (mainten. Montréal et Ligne Provinciale)			231,122 00		
Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud)			276,645 00		
Montréal et Ouest			472,500 00		
Montréal et Lac-Maskinongé			87,750 00		
Montagne d'Orford			154,000 00		
Ottawa et Gatineau			796,520 00		
Vallée de l'Ottawa (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			25,390 00		
Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg			25,667 00		
Jonction de Pontiac du Pacifique			536,000 00		
Pontiac et Renfrew			17,433 60		
Québec et Lac Saint-Jean			2,533,000 00		
Québec-Central			1,076,123 14		
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris Rive-Nord	3,722,956 00		727,000 00		
Québec, Montmorency et Charlevoix			306,945 50		
Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)			444,000 00		
Saint-Laurent et Adirondack			65,216 00		
Témiscouata			241,500 00		
Comtés-Unis			210,000 00		
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			92,000 00		
		3,722,956 00		13,447,824 42	
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.					
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00		
Albert-Sud			48,680 00		
Bouctouche et Moncton			96,000 00		
Caraquet			180,000 00		
Central du Nouveau-Brunswick			139,000 00		
Embranchement de Chatham (maintenant partie du Canada-Est)			56,000 00		
Frédéricton			230,000 00		
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			413,000 00		
Rive du Golfe			41,950 00		
Embranchement de Harvey			9,000 00		

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'action ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			99,708 90			
Nord et Ouest (maintenant Canada-Est)			344,000 00			
Elgin, Petitcodiac et Havelock (maintenant Elgin et Havelock)			107,500 00			
Ristigouche et Ouest			23,000 00			
Saint-Martin et Upham (maintenant Hampton et Saint-Martin)			145,600 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer			5,181 81			
Saint-Jean et Maine			880,000 00		300,000 00	
Saint-Louis et Richibouctou			21,000 00			
Saint-Stephen et Milltown			13,920 00			
Témiscouata			66,000 00			
Vallée de la Tobique			70,000 00			
				4,230,540 71		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Ligne Côtière			288,000 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant Dominion-Atlantic)			44,800 00			
Joggins (maintenant Cie de charbonnage et de ch. de fer du Canada)			35,200 00			
Ch. de fer Midland de la N.-E. (ci-dev. Vallée de la Stewiacke et Lansdowne)			192,000 00			
Cie de fer, de houille et ch. de fer de New-Glasgow (m. Cie d'aciéries, N.-E.)			40,000 00			
Central de la Nouv.-Ecosse (m. ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse)			432,261 08			
Sud de la Nouvelle-Ecosse			307,200 00			
Springhill et Parrsboro' (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)			173,650 00			
Sydney et Louisbourg, Cie houillère Dominion			87,808 00			
Comtés de l'Ouest, Yarmouth et Annapolis (m. dans le Dominion-Atlantic)			679,197 45			
				2,280,116 53		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Canadien du Pacifique			237,377 50			
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Pacifique-Nord du Manitoba			633,800 00			
		900,00000		871,177 50		

GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.						
Canadien du Pacifique	....	....	37,500 00	37,500 00		
Total, aide des gouvernements	....	20,613,489 05	....	174,084,201 80	....	300,000 00

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chem. de fer—construits ou en voie de constr.—par les municipalités, 30 juin 1899.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Deseronto	Chemin de fer de la Baie-de-Quinté				30,000 00		
Ville de Napanee	Kingston, Napanee et Western			30,000 00			
Village de Newburgh	do do			7,500,00			
Township de Camden	do do			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00			
do Loughborough	do do			5,000 00			
Cité de Kingston	do do			75,000 00			
					162,500 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie			36,000 00			
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott,	do do			15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro'	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00			
					116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac-Huron				966,000 00		
Renfrew	Canada-Central, mainten. C. du P.					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	
							42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
					322,500 00		
Saut-Sainte-Marie	Canadien du Pacifique			20,000 00			
Carleton-Place	do			20,000 00			
Owen-Sound	do			40,000 00			
					80,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora				113,500 00		
Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre			15,000 00			

Vankleek-Hill	do			1,200 00	
Dalkeith	do			800 00	
Rockland	do			6,000 00	
Clarence	do			1,000 00	24,000 00
Ville de Trenton	Ontario-Central			10,000 00	
Village de Wellington	do			2.500 00	
Ville de Picton	do			21,000 00	
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	93.500 00
Ville de Cobourg	Cobourg, Northumberland et Pacifi.			30,000 00	
Village de Campbellford	do do			15,000 00	
Township de Percy	do do			25,000 00	
do d'Haldimand	do do			14,000 00	
do de Brighton	do do			2,000 00	
do d'Hamilton	do do			4,500 00	
do de Cramahe	do do			3,000 00	93,500 00
Comté d'Oxford	Credit-Valley			200,000 00	
do de Wellington	do			135,000 00	
do de Waterloo	do			110,000 00	
do de Peel	do			75,000 00	
do d'Halton	do			70,000 00	
Cité de Toronto	do			350,000 00	
do Saint-Thomas	do			50,000 00	
Ville de Milton	do			30,000 00	
do de Brampton	do			20,000 00	
do d'Ingersoll	do			10,000 00	
do d'Orangeville	do			15,000 00	
Village de Streetsville	do			20,000 00	1,085,000 00
Comté de Kent	Erié et Huron, maintenant Lac-Erié et Détroit			155,000 00	
Cité de Chatham	do			30,000 00	
Ville de Sarnia	do			16,000 00	
Village de Dresden	do			20,500 00	
do de Blenheim	do			11,000 00	
do de Wallaceburg	do			11,000 00	
Township de Sombra	do			14,000 00	257,500 00
do de Woodhouse	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			15,000 00	
Ville de Simcoe	do do			10,000 00	
Township de Norwich-Sud	do do			10,000 00	
do do Nord	do do				
Ville de Woodstock	do do			40,000 00	
Township d'Oxford-Est	do do			25,000 00	
do de Woodstock	do do			25,000 00	
Ville de Woodstock	do do				
do de Stratford	do do			60,000 00	
Comté de Perth	do do			120,000 00	

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ONTARIO—*Suite.*							
Township de Mornington	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			40,000 00			
Township d'Elma	do do			10,000 00			
Ville de Listowel	do do			15,000 00			
Township de Wallace	do do			10,000 00			
Ville de Palmerston	do do			30,000 00			
Township de Minto	do do			25,000 00			
Ville d'Harriston	do do			20,000 00			
Township de Normanby	do do			80,000 00			
Township de Bentinck	do do			65,000 00			
do de Brant	do do			20,000 00			
do d'Elderslie	do do			45,000 00			
do d'Arran	do do			45,000 00			
do d'Amabel	do do			43,000 00			
do de Keppel	do do			32,000 00			
do d'Albemarle	do do			10,000 00			
Ville de Mount-Forest	do do			22,000 00			
Township d'Egremont	do do			60,000 00			
Township de Glenelg	do do			20,000 00			
Ville de Durham	do do			32,000 00			
					929,000 00		
Ville d'Owen-Sound	Grand-Tronc, embr. d'Owen-Sound.			75,000 00			
Township de Sarawak	do do			7,500 00			
do de Keppel	do do			3,000 00			
					85,500 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction et Belleville			150,000 00			
Village de Sterling	do et ch. de fer Hastings-N.			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do de Seymour	do			35,000 00			
do de Percy	do			} 8,000 00		50,000 00	
do d'Asphodel	do						
					213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph						193,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00			
					491,000 00		
Cité de Kingston et autres municipalités	Kingston, Smith's-Falls et Ottawa				315,500 00		

Cité de Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest	99,733 00	
Village de Georgetown	do do	11,289 00	
Comté de Peel	do do	30,974 00	
do Simcoe	do do	354,007 00	
Town de Collingwood	do do	12,084 00	
Township de Innisfil	do do	22,592 00	
do Woodhouse	do do	20,740 00	
do Adjala	do do	2,500 00	
do Essa	do do	2,500 00	
do Tossoronto	do do	10,000 00	
do Mulmur	do do	5,000 00	
Village d'Alliston	do do	8,000 00	
Township de Nottawasaga	do do	20,386 00	599,805 00
Cité de Hamilton	Hamilton, Grimsby et Beamsville	25,000 00	
Township de Saltfleet	do do	3,000 00	28,000 00
Pont interprovincial à Ottawa	Cité d'Ottawa		150,000 00
Township de Colchester-Sud	Lac-Erié et Rivière-Détroit	20,000 00	
do Garfield	do do	15,000 00	
Village de Kingsville	do do	10,000 00	
Township de Romney	do do	10,000 00	
do Tilbury-Est	do do	5,000 00	
do Raleigh	do do	10,000 00	
Village de Blenheim	do do	5,000 00	
do Ridgetown	do do	12,500 00	87,500 00
Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac-Simcoe	45,000 00	
do do Nord	do do	20,000 00	
do Georgina	do do	20,000 00	
do Whitchurch	do do	15,000 00	100,000 00
Village de Leamington	Leamington et Saint-Clair, Canada-Sud	12,000 00	
Township de Mersea	do do	15,000 00	
Village de Comber	do do	6,000 00	33,000 00
Township de London	London, Huron et Bruce	15,000 00	
do Stephen	do do	17,500 00	
do Osborne	do do	25 000 00	
do Hay	do do	15,000 00	
do Goderich	do do	15,000 00	
do Wawanosh-Est	do do	25,000 00	
do Hallet	do do	25,000 00	
do Tuckersmith	do do	10,000 00	
do Turnberry	do do	5,000 00	
do Morris	do do	10,000 00	
do Stanley	do do	10,000 00	
Village de Clinton	do do	20,000 00	
do Exeter	do do	10,000 00	

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Village de Kincardine / do Wigan	London, Huron et Bruce			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00	311,500 00		
Municipalités	London et Port-Stanley		680,311 00				
Comté d'Elgin						80,000 00	
do de Middlesex						100,000 00	
Cité de London						200,000 00	
do Saint-Thomas						34,000 00	414,000 00
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			
Townships d'Orillia et de Matchedash	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Township de Tay	do			21,370 85			
Village d'Omemee	do			2,000 00			
Township de Mara	do			12,500 00			
Ville de Peterborough	do			4,000 00	144,870 85		
Cité de Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					260,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do d'Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00	241,980 00		390,000 00
Ville de Smith's-Falls	Ontario et Québec			25,000 00			
do Merrickville	do			10,000 00			
Township de Winchester-Ouest	do			15,000 00			
do Thamesford	do			2,500 00	52,500 00		
Ville de Oshawa	Oshawa (électrique)				5,000 00		
Cité d'Ottawa	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			150,000 00			
Township de Huntley	do do			4,392 00			
do de Hagarty	do do				154,392 00	2,000 00	
Ville d'Arnprior	do do					30,000 00	32,000 00

Ville de Pembroke	Pembroke-Sud				20,000 00		
do Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et Western			25,000 00			
Municipalité de Neebing	do do			15,000 00			
					40,000 00		
Township de Russell	Ottawa et New-York				10,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00			
Township de Charlotteville	do			20,000 00			
do Walsingham-Sud	do			40,000 00			
					65,000 00		
Cité de Sainte-Catherine	Sainte-Catherine et Niagara-Central		40,000 00			80,000 00	
Ville de Thorold	do do					20,000 00	
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	100,000 00
Ville de Prescott	do do	100,000 00				30,000 00	
			300,000 00				90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles				10,000 00		
Township de Bayham	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			35,000 00			
do Malahide	do do			4,000 00			
do Houghton	do do			3,000 00			
Ville de Tilsonburg	do do			10,000 00			
Village de Vienna	do do			3,000 00			
					55,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do de Markham	do do			30,000 00			
do d'Uxbridge	do do			50,000 00			
do de Scott	do do			10,000 00			
do de Brock	do do			50,000 00			
do d'Eldon	do do			44,000 00			
do de Bexley	do do			15,000 00			
do de Somervillee	do do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00			
Ville d'Uxbridge	do do			2,000 00			
					*376,702 59		
Township d'Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
do de Caledon	do do			45,000 00			
do de Mono	do do			45,000 00			
do d'Amaranth	do do			30,000 00			
do d'Arthur	do do			35,000 00			
Ville d'Orangeville	do do			15,000 00			
do de Mount-Forest	do do			20,000 00			
Cité de Toronto	do do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00			
Ville d'Owen-Sound	do do			5,000 00			
Township de Minto	do do			15,000 00			
do d'Howick	do do			35,000 00			

* Montant expédié tel que réalisé, balance d'après le délai fixé, *voir* rapport de 1875.

Nº 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Tota
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
ONTARIO—*Suite.*							
Township de Gorrie et Wroxeter	Toronto, Grey et Bruce			5,000 00			
Village de Teeswater	do do			5,000 00			
Township de Culross	do do			38,000 00			
do Turnbury	do do			5,000 00	988,000 00		
Cité de Brantford	Toronto, Hamilton et Buffalo, comprenant Brantford, Waterloo et Lac-Erié			25,000 00			
Township d'Oakland	do do			9,000 00			
do de Waterford	do do			5,000 00			
Cité d'Hamilton	do do			225,000 00			
Township de Grimsby-Sud	do do			4,000 00	268,000 00		
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00			
Townships de Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté de Haliburton	do			54,000 00	186,000 00		
Township de Woolwich	Jonction de Waterloo			28,000 00			
Section de Peel	do			7,000 00			
Village d'Elmira	do			10,000 00			
do de Saint-Jacob	do			2,000 00	47,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,000 00			
Nichol	do do			10,000 00			
Wallace	do do			35,000 00			
Minto	do do			65,000 00			
Bruce	do do			278,000 00			
Howick	do do			20,000 00			
Listowel	do do			15,000 00			
Grey	do do			35,000 00			
Elma	do do			30,000 00			
Morris	do do			30,000 00			
Wawanosh-O	do do			18,000 00			
Ashfield	do do			10,000 00			
Turnbury	do do			28,000 00			

Kincardine	do do			8,000 00			
					682,000 00		
Cité de London	Pacifique d'Ontario-Ouest				25,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00			
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Manufacturing Co	do do			94 93			
					222,094 93		
QUÉBEC.			1,020,311 00		10,281,345 37		1,311,500 00
Caplin	Baie-des-Chaleurs			5,000 00			
New-Richmond	do			6,000 00			
Maria	do			6,000 00			
Carleton	do			6,000 00			
Nouvelle et Shoolbred	do			6,000 00			
New-Carlisle	do			6,000 00			
Paspébiac	do			3,000 00			
Hamilton	do			2,500 00			
					40,500 00		
Farnham	Pacifique Canadien				20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Drummond			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do			5,000 00			
					15,000 00		
Sabrevois	Vallée de Richelieu-Est			2,000 00			
Henryville	do			4,500 00			
					6,500 00		
Paroisse de Saint-Antoine	Great-Eastern			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		
Paroisse de Sainte-Sophie	Great-Northern			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
					6,000 00		
Comté de Compton	International, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.						225,000 00
Saint-Pie	Lac-Champlain et Jonc. St-Laurent			20,000 00			
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Ville de L'Assomption	L'Assomption				1,500 00		
Cité des Trois-Rivières	Basses-Laurentides						25,000 00
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
							65,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la Riv. Noire, maint. Atlant. et N.-Ouest, C.C.P.					25,000 00	
Township d'Ely	do do					20,000 00	

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
QUÉBEC—*Fin.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township de Stukely-Nord	Missisquoi et Vallée de la Riv. Noire, maint. Atlant. et N.-Ouest, C.C.P.					20,000 00	
do Bolton	do do					20,000 00	
							85,000 00
Ormstown	Montréal et Jonction de Champlain (Grand-Tronc)			10,000 00			
Saint-Constant	do do			1,800 00			
Sainte-Philomène	do do			2,820 00			
Laprairie	do do			1,904 00			
Huntingdon	do do			3,000 00			
Saint-Isidore	do do			1,500 00			
Dewittsville	do do			750 00			
					21,774 00		
Municipalité de Rigaud	Montreal et Ottawa			2,000 00			
Paroisse de Rigaud	do			800 00			
Pointe-Fortune	do			2,500 00			
					5,300 00		
Canton de Chambly	Montréal et ligne provinciale, ci-dev. Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Comté de Pontiac	Junction de Pontiac du Pacifique			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Village de Saint-André	Vallée de l'Ottawa				10,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Township de Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac-Saint-Jean					450,000 00	
Ville de Chicoutimi	do do				12,000 00		
							450,000 00
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					

Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem-d'Argenteuil	do do	....	....	25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-est (maintenant Montréal et Atlantique)	....	....	....	....	50,000 00	
Township de Brome	do do	....	....	....	....	50,000 00	
do Sutton	do do	....	....	....	....	63,000 00	
do Potton	do do	....	....	....	....	25,000 00	
do Farnham	do do	....	....	....	....	20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do do	....	....	....	....	5,000 00	
do do Est	do do	....	....	....	....	5,000 00	
do Waterloo	do do	....	....	....	....	30,000 00	
do Drummondville	do do	....	....	....	....	15,000 00	
Comté de Drummond	do do	....	....	....	....	90,000 00	
Township de Wickham	do do	....	....	....	....	10,000 00	
do Saint-Germain	do do	....	....	....	....	15,000 00	
Township de Sorel	do do	....	....	....	....	40,000 00	
Village d'Actonvale	do do	....	....	....	....	15,000 00	
do de Roxton-Falls	do do	....	....	....	....	15,000 00	
Township de Roxton	do do	....	....	....	....	20,000 00	
do Shefford	do do	....	....	....	....	50,000 00	
do Wickham-Ouest	do do	....	....	....	....	10,000 00	
							528,000 00
Cité de Sorel	Rive-Sud, ci-devant Mont. et Sorel	....	....	....	25,000 00		
Fraserville	Témiscouata	....	....	....	25,000 00		
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.	....	....	....	....	15,000 00	
							15,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.			2,434,000 00	....	513,574 00	....	1,393,000 00
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert, maint. Salisbury et Harvey	....	....	40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do	....	....	30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Saint-Jean	Canadien du Pacifique	....	....	....	40,000 00		
do Frédéricton	Frédéricton	....	....	50,000 00			
Comté d'York	do	....	....	30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Sud, maint. Ligne Riveraine.	2,000 00					
do Pennfield	do do	500 00					
Lepreau	do do	500 00					
			3,000 00				

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Fin.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*							
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lyndon	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, maintenant Canada-Est		20,000 00				
Paroisse d'Elgin	Elgin, Petitcodiac et Havelock				13,000 00		
Ville de Campbellton	Ristigouche et Ouest				5,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine						60 000 00
			23,000 00		278,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ÉCOSSE.							
Comté de King	Vallée de la Cornwallis, maintenant Dominion-Atlantic				27,685 00		
Comtés de Yarmouth, Digby et Annapolis	Comtés de l'Ouest, maintenant Dominion-Atlantic				150,000 00		
Ville de Truro	Midland de la N.-E., ci-devant Vallée de la Stewiacke et Lansdowne				30,000 00		
Comté de Pictou	Chemin de fer New-Glasgow, Cie de fer et de houille				4,000 00		
do Shelburne	Sud de la Nouvelle-Ecosse			50,000 00			
do Queen	do			25,000 00			
do Lunenburg	do			5,000 00			
					80,000 00		
					291,685 00		
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk	do			35,000 00			
Township de Saint-André	do			35,000 00			
Ville de Morris	do			100,000 00			
					370,000 00		

Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville de Portage-la-Prairie	do do			50,000 00			
do Minnedosa	do do			30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat	do do			20,000 00			
do de Birtle	do do			40,000 00			
do de Strathclair	do do			600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest				10,000 00		
					595,600 00		
Colombie-Britannique.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
Territoires du Nord-Ouest.							
Calgary	Canadien du Pacifique				25,000 00		
Total de l'aide accordée par les municipalités			3,477,311 00		12,023,204 37		2,764,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits ou en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, au 30 juin 1899.

—	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Grand total.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Gouvernements.								
Fédéral	15,964,533 05		145,743,862 01				161,708,395 06	
Ontario	26,000 00		7,473,180 63				7,499,180 63	
Québec	3,722,956 00		13,447,824 42				17,170,780 42	
Nouveau-Brunswick			4,230,540 71		300,000 00		4,530,540 71	
Nouvelle-Ecosse			2,280,116 53				2,280,116 53	
Manitoba	900,000 00		871,177 50				1,771,177 50	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
		20,613,489 05		174,084,201 80		300,000 00		194,997,690 85
Municipalités.								
Ontario	1,020,311 00		10,281,345 37		1,311,500 00		12,613,156 37	18,265,015 37
Québec	2,434,000 00		513,574 00		1,393,000 00		4,340,574 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00		278,500 00		60,000 00		361,500 00	
Nouvelle-Ecosse			291,685 00				291,685 00	
Manitoba			595,600 00				595,600 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			25,000 00				25,000,000	
		3,477,311 00		12,023,204 37		2,764,500 00		213,262,706 22
		24,090,800 05		186,107,406 17		3,064,500 00		

INDEX.

